ANLAGEN Revue 3







The Bay Shore Line

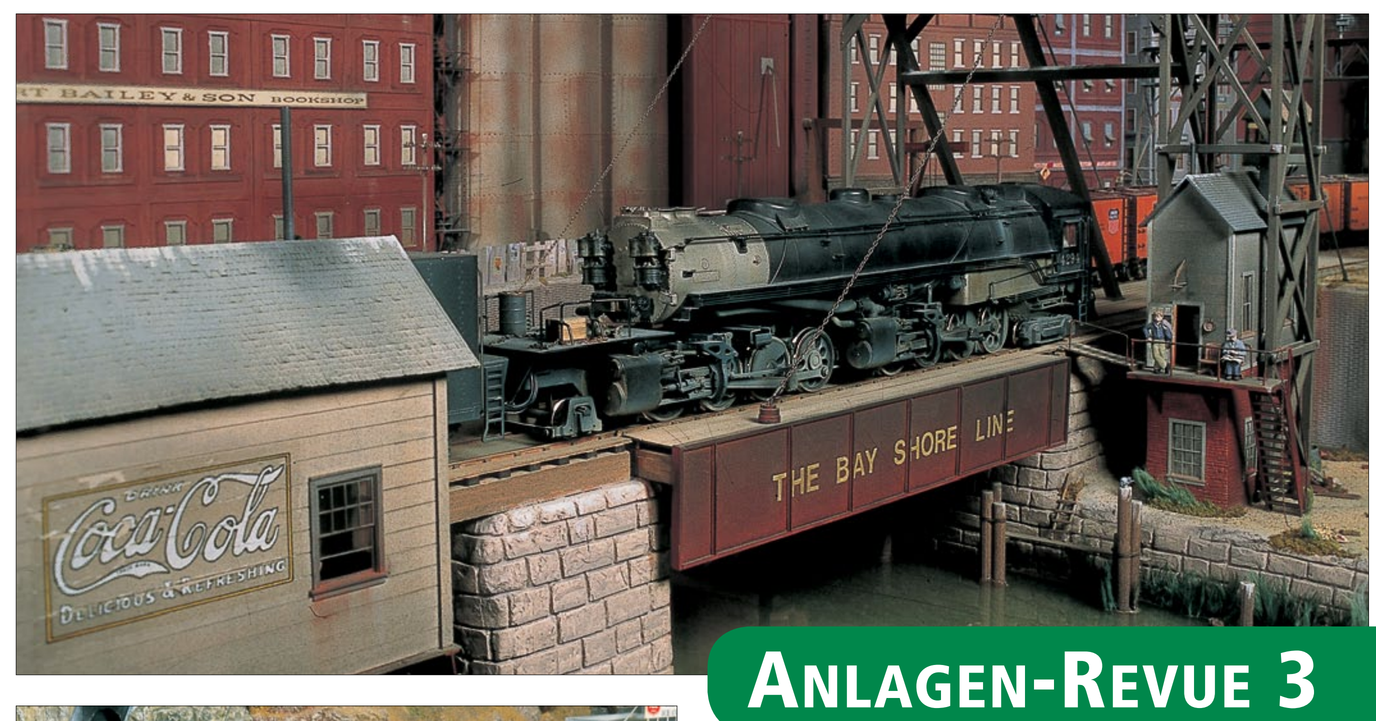
Old Part of Los Angeles

Schmalspur in Colorado

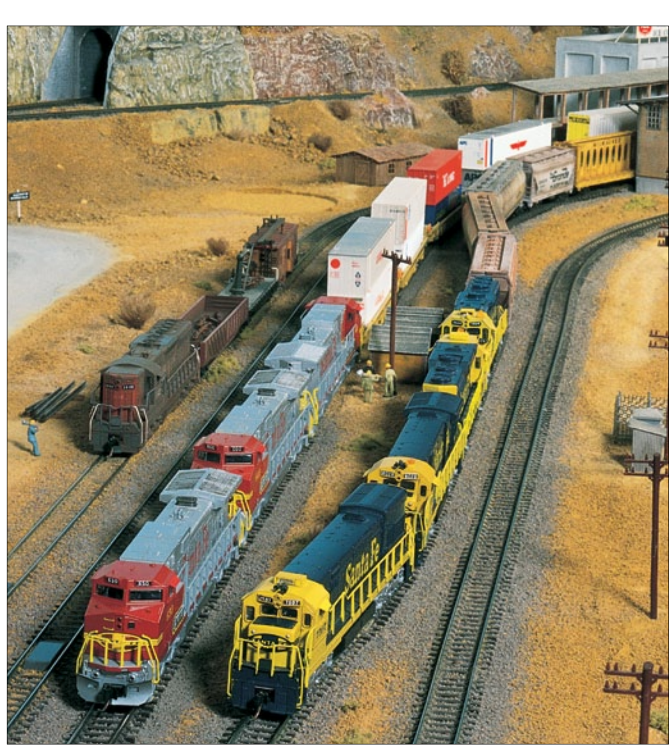
DM/sFr 19,80 · OS 150
ISBN 3-86046-054-4

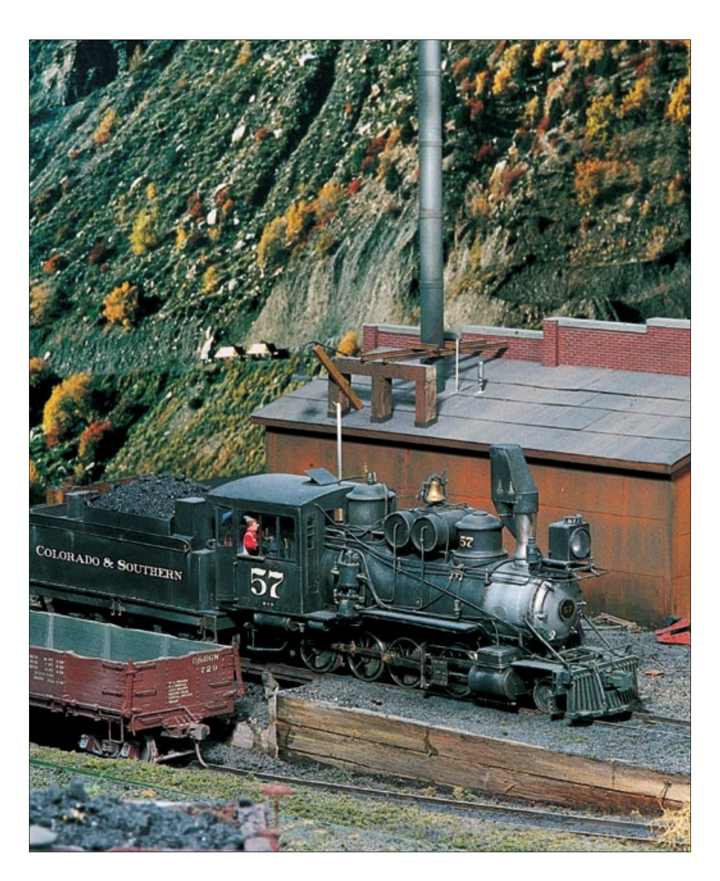






ANLAGEN-REVUE 3





Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme
Anlagen-Revue : mit vielen Praxistipps der Erbauer. - Nürnberg : MIBA-Verl. (MIBA) Erscheint ca. jährl. - Aufnahme nach 1 (1998) geh. : DM 19,80 (Einzelbd.), S 150,00 (Einzelbd.)., sfr 19,90 (Einzelbd.) 1 (1998) -

Redaktion: Thomas Hilge
Satz: Bettina Knaden
Litho: WaSo PrePrintService GmbH, Düsseldorf
Druck: Druckhaus Pegnitz GmbH, Pegnitz

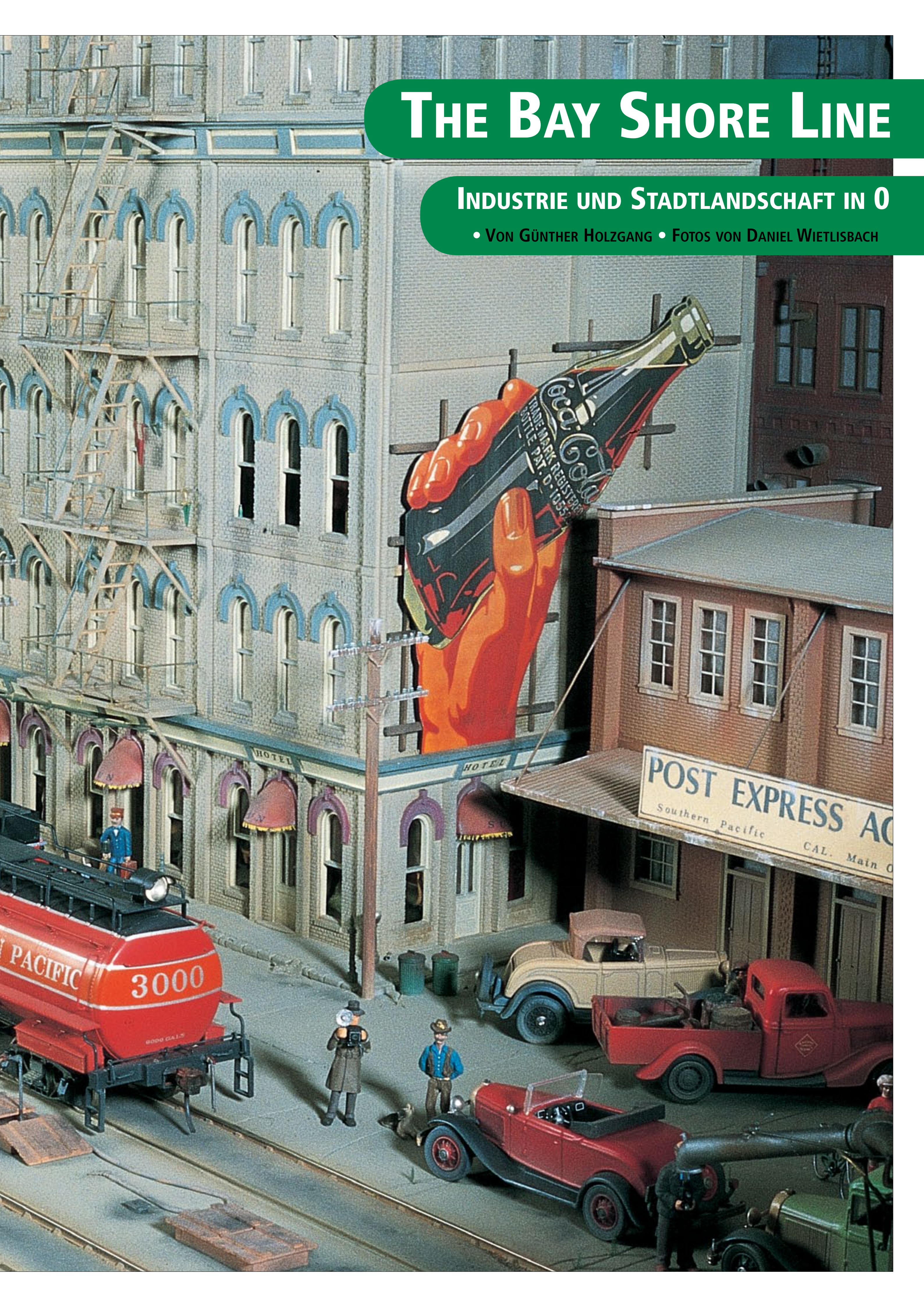


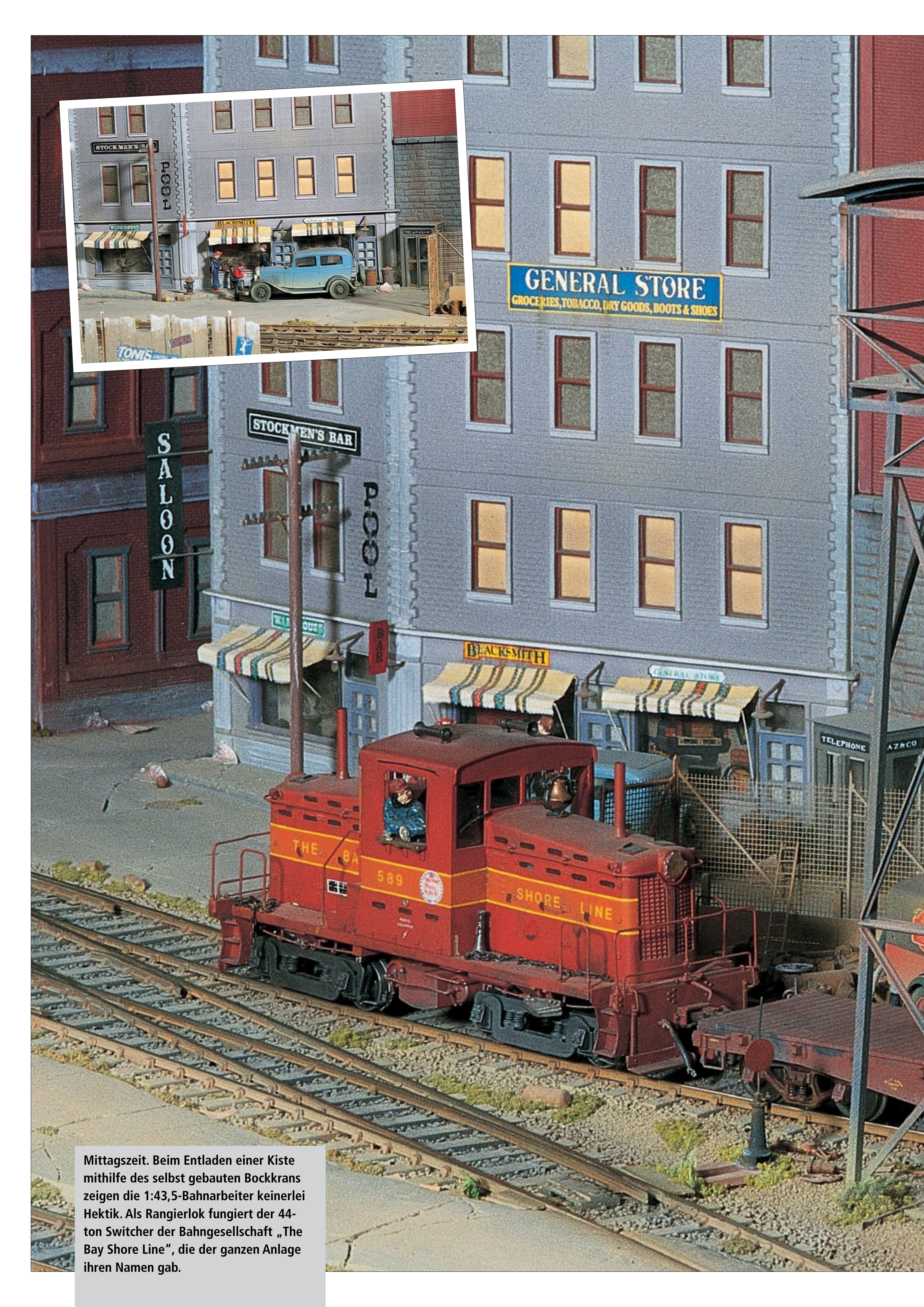
Eine „Atlantic“ im berühmten Daylight-Anstrich setzt zurück. Sie übernimmt an der Grand Station den Sunset Limited für die Weiterfahrt. Die Gäste des Hotels „The Sun“ machen sich – unterstützt von entsprechendem „Personal“ – auf den Weg zum Bahnhof.

The Bay Shore Line

Industrie und Stadtlandschaft in 0

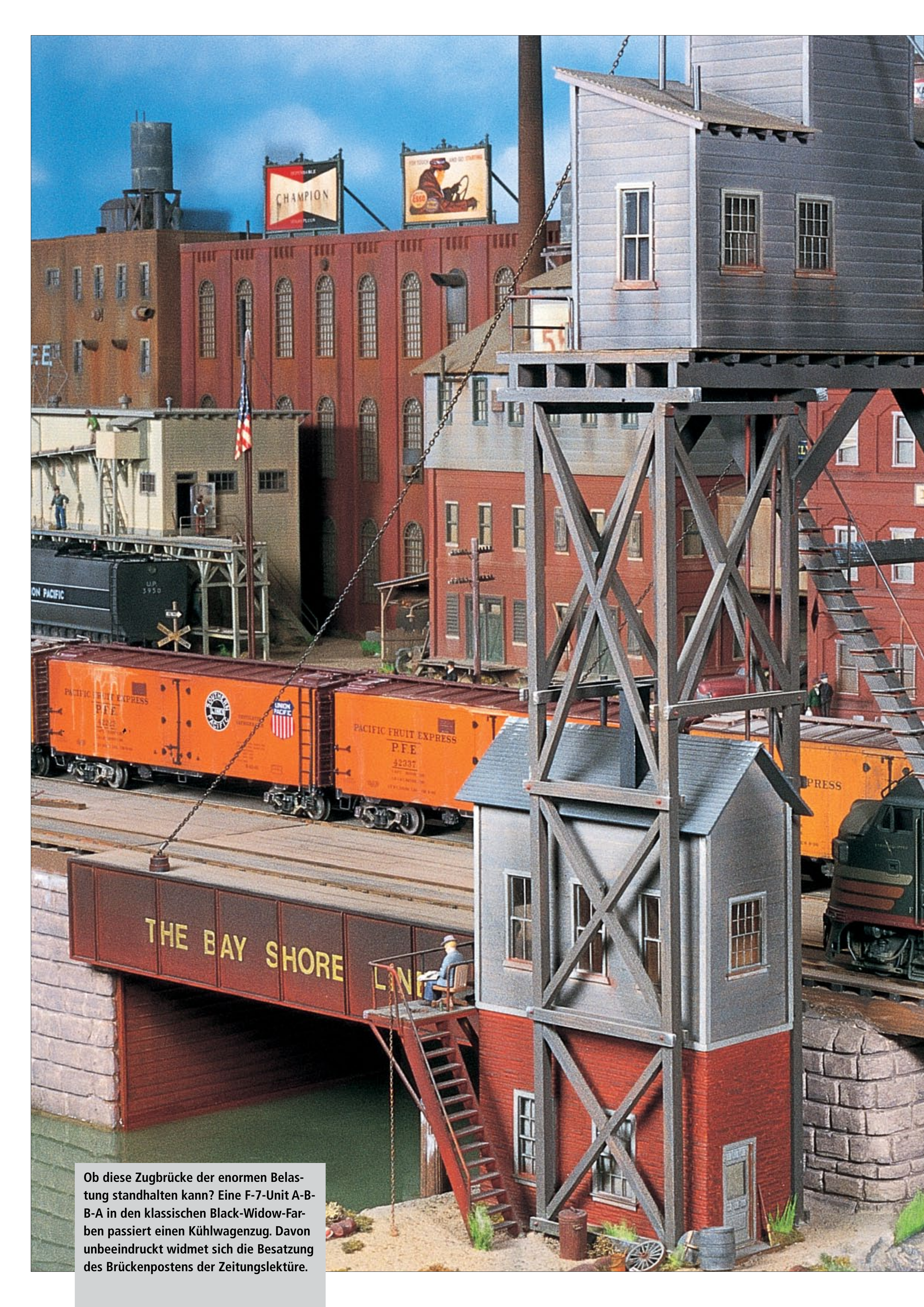
• Von Günther Holzgang • Fotos von Daniel Wietlisbach





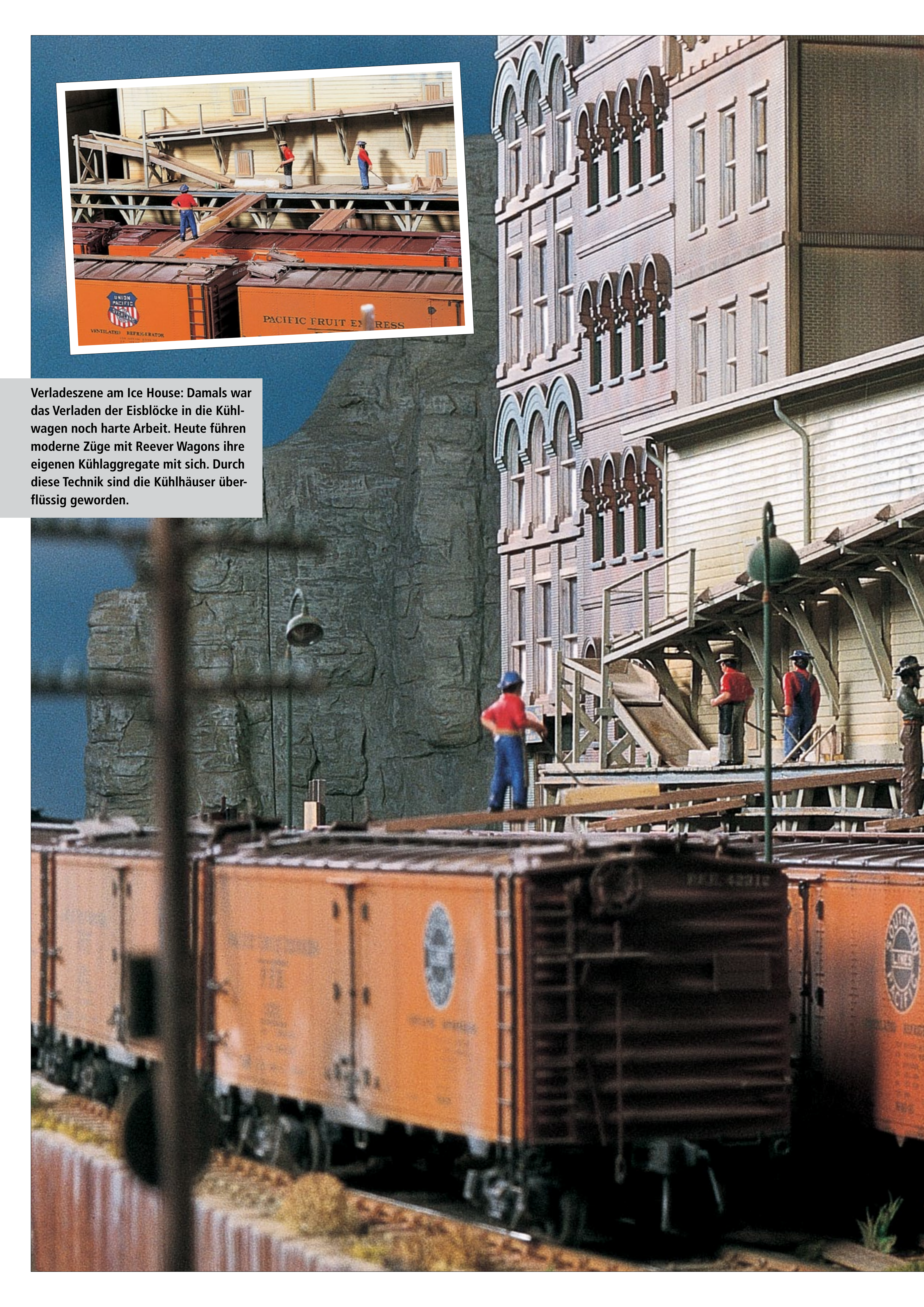
Mittagszeit. Beim Entladen einer Kiste mithilfe des selbst gebauten Bockkrans zeigen die 1:43,5-Bahnarbeiter keinerlei Hektik. Als Rangierlok fungiert der 44-ton Switcher der Bahngesellschaft „The Bay Shore Line“, die der ganzen Anlage ihren Namen gab.


PACIFIC
RAILROAD CROSSING
STOP
LOOK AND LISTEN

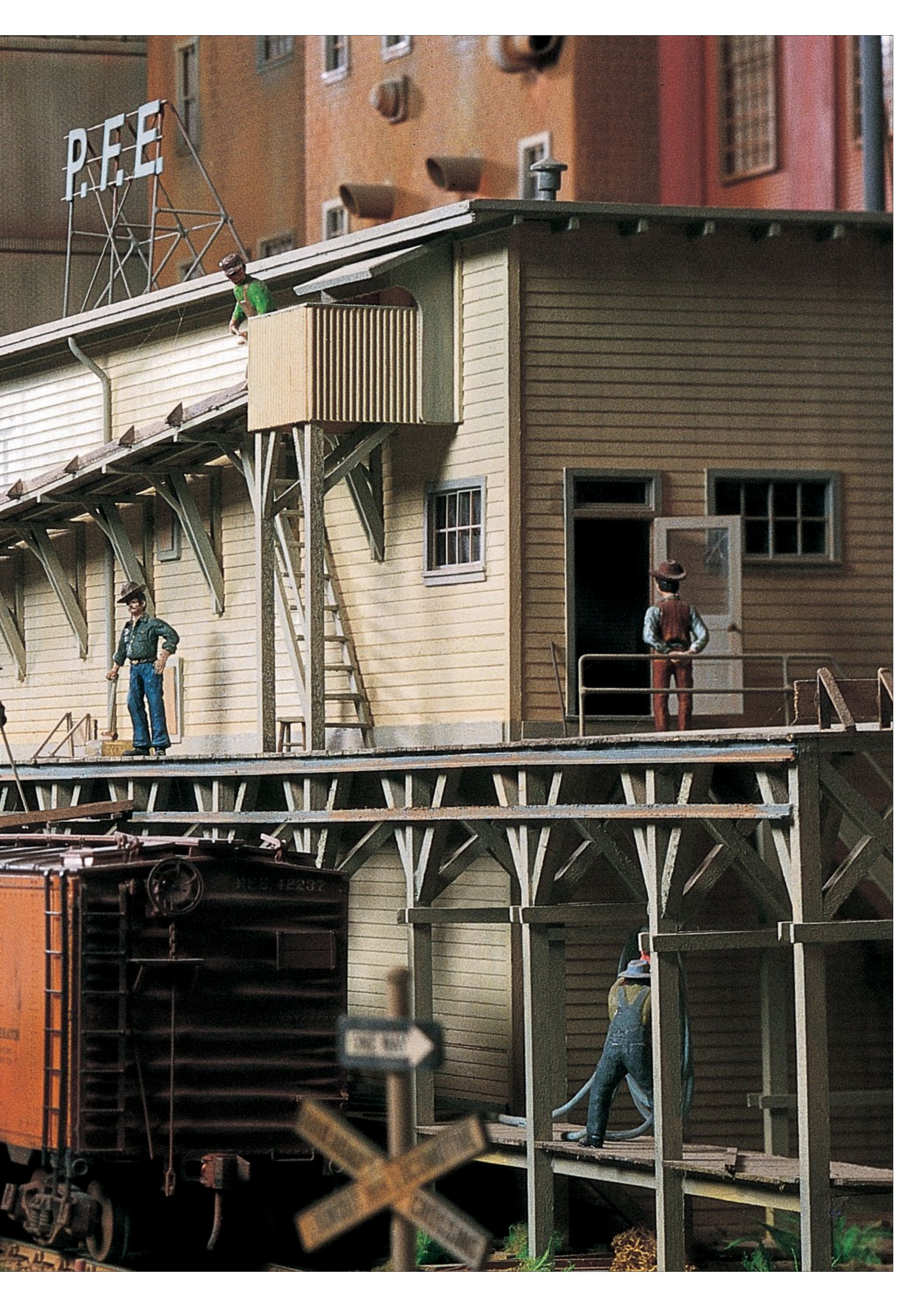


Ob diese Zugbrücke der enormen Belastung standhalten kann? Eine F-7-Unit A-B-B-A in den klassischen Black-Widow-Farben passiert einen Kühlwagenzug. Davon unbeeindruckt widmet sich die Besatzung des Brückenpostens der Zeitungslektüre.


UNION PACIFIC
VENTILATED REFRIGERATOR
R-40-10
BOOKSHOP
THERN PACIFIC
346



Verladeszene am Ice House: Damals war das Verladen der Eisblöcke in die Kühlwagen noch harte Arbeit. Heute führen moderne Züge mit Reever Wagons ihre eigenen Kühlaggregate mit sich. Durch diese Technik sind die Kühlhäuser überflüssig geworden.


P.F.E
PFE 42237
ONE WAY

Ein lang gezogener, dumpfer Pfeifton ertönt in der Nacht. Ein einzelner, kräftiger Lichtstrahl wird größer und heller. Immer näher kommt das schwere Stampfen einer Dampflokomotive. Dann, mit ohrenbetäubendem Lärm, rollt das schwarze Ungetüm vorbei. Die Maschine entfernt sich und es wird wieder ruhiger, aber noch lange hört man das gleichmäßige Rollen und Rattern vorbeiziehender Wagen. – Wer jemals bei einem solchen Schauspiel dabei war, wird es wohl nie vergessen. Erlebnisse wie diese gaben den Anstoß zum Bau einer umfangreichen Modelleisenbahn-Anlage in Baugröße 0 – es entstand „The Bay Shore Line", von der Günther Holzgang berichtet.

Amerikanische Eisenbahnzeitschriften habe ich mir schon immer gern angesehen. Nicht weil ich etwa die englischen Texte so gerne gelesen hätte. Nein – es waren die fantastischen Bilder amerikanischer Eisenbahnen: tiefe Schluchten, atemberaubende Brücken, gewaltige Lokomotiven, endlose Züge und vieles mehr.

Im Jahr 1989 hatte es mir ein solches Eisenbahn-Magazin besonders angetan. Genauer gesagt: das Titelbild einer Ausgabe des „Railroad Model Craftsman". Darauf zu sehen waren im Vordergrund eine Eisenbahn-Zugbrükke aus Holz und im Hintergrund der Teil einer Stadt aus den 30er-Jahren in Baugröße H0. Nur dieses eine faszinierende Bild hat quasi den Grundstein für meine Anlage gelegt.

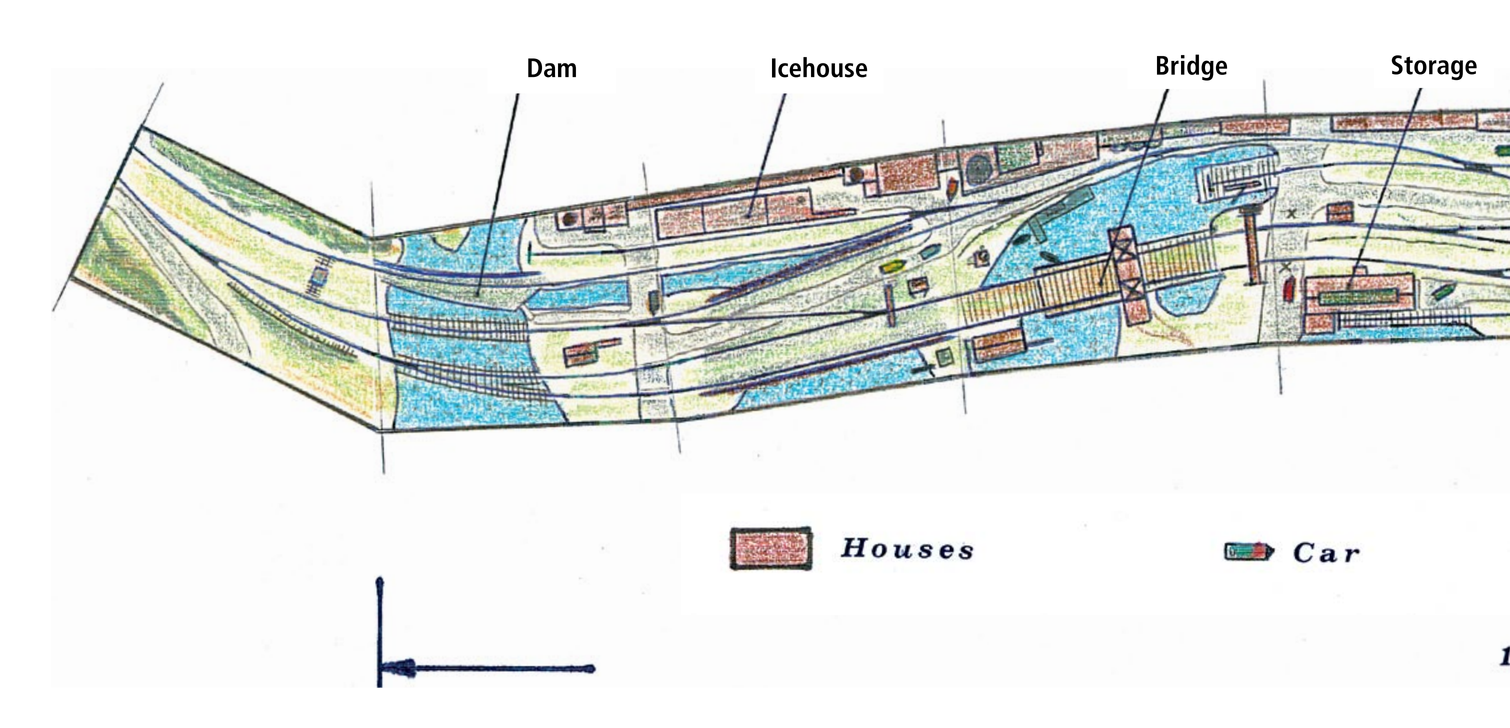
Aber zunächst war da nur dieses Bild. Damals verschwendete ich noch keinen Gedanken an eine Anlage, mich interessierte nur die abgebildete doppelgleisige Zugbrücke aus Holz. Klar war mir nur, dass ich so etwas in einem größeren Maßstab bauen wollte. Eine erste Dampflokomotive in der Baugröße 0 hatte ich mir schon etwas früher angeeignet und so war diese Entscheidung schon mal gefallen. Die ersten Schritte führten mich in ein Fachgeschäft für US-Modellbahnen. Voll gepackt mit Materialien und vielen Ideen habe ich mich wieder auf den Heimweg gemacht.

Beim Bau der Brücke habe ich bald die Vorteile des Modellbaus im großen Maßstab erfahren, zum Beispiel die hervorragende und echt wirkende Detaillierung der Bauten. Diese Detaillierung auf die Spitze zu treiben wurde im Laufe der Zeit eine Spezialität von mir: Auf dem geneigten Fenstersims sind noch Flaschenringe sichtbar, am Boden liegt die zerbrochene Coca-Cola-Flasche. Oder ein Mechaniker mit verschmutztem Overall vor der Türe zum Maschinenraum – schon sein Gesichtsausdruck, den man gut erkennen kann, spricht Bände. Eine solche Detaillierung macht der Maßstab 1:43,5 möglich.

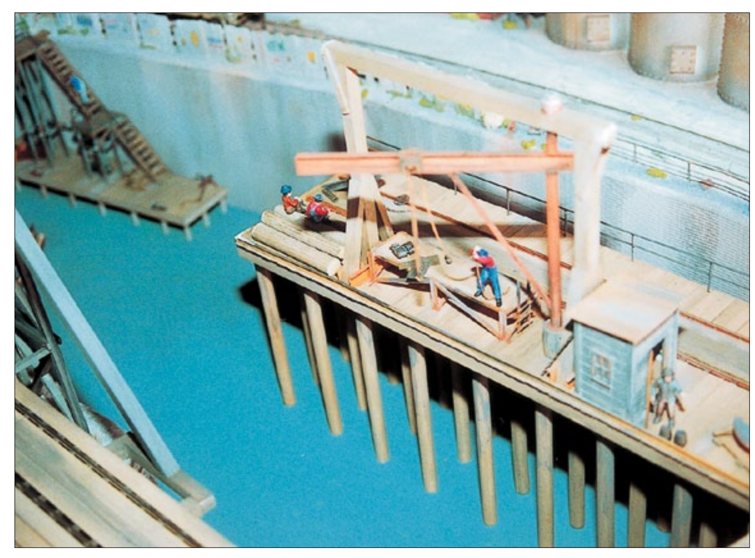
Selbstverständlich habe ich die Zugbrücke so gebaut, dass sie sich anheben und senken lässt. Dazu baute ich ein geeignetes Getriebe mit einem 9-V-Motor als Antrieb. Der obere Teil der Brücke mit den beiden Türmen kann abgehoben werden. Ich wollte mir einfach die Möglichkeit erhalten, problemlos an die Zugmechanik heranzukommen. Mit der Zeit ist allerdings der Grund für das Abheben ein ganz anderer geworden – doch davon später mehr …

Teilstück 1

Bald war die Brücke im Rohbau fertig. Aber wie sollte es nun weitergehen? Schnell bin ich in US-Zeitschriften fündig geworden. Es entstanden weitere Bauten wie Wasserturm, Bekohlungs- und Besandungsanlage. Als Baumaterial dienten Holzprofile, nur der Kohlebehälter ist aus Karton. Die beiden Kohlewagen, die sich senkrecht bewegen, haben einen Antrieb oben im Maschinenhaus, für den ich ein kleines Diktiergerät geopfert habe. Diese Gebäude von allen Seiten zu betrachten



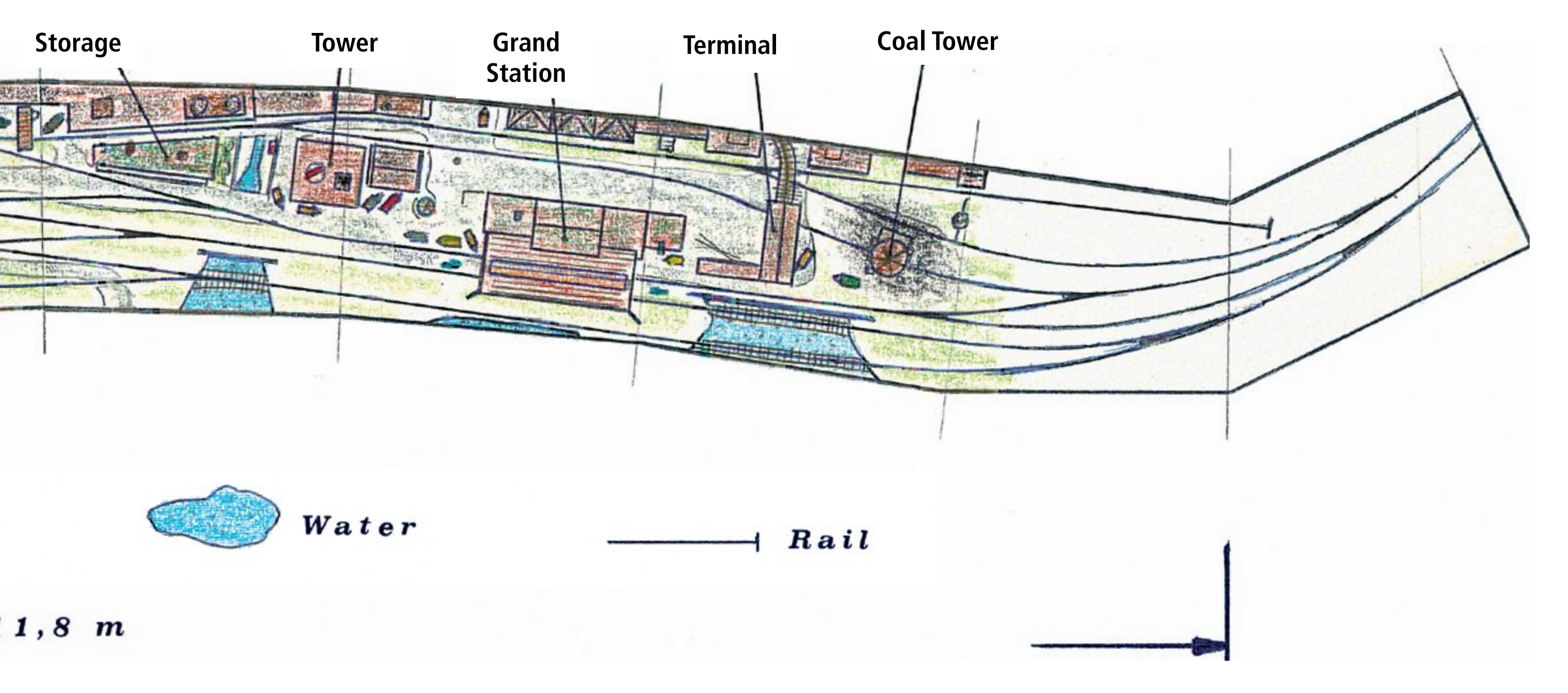


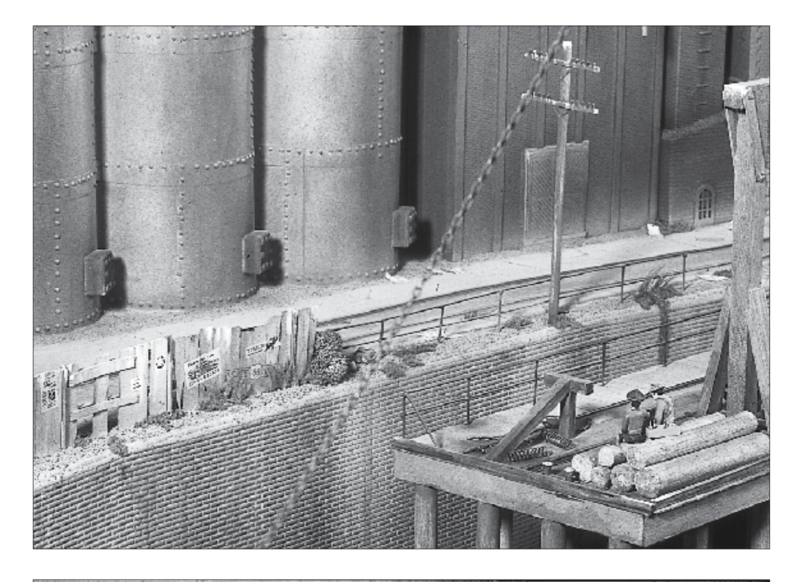




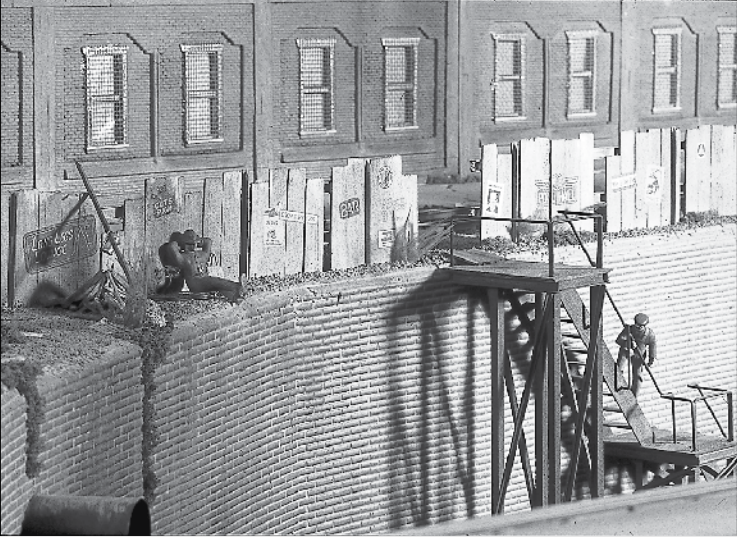
Das erste Teilstück der Anlage in der Bauphase. Der 44ton Switcher im oberen Bild war die erste Diesellok des Erbauers. Bei allen Modellbauten waren Holzprofile das beorzugte Baumaterial – die realistische Wirkung ist frappierend.

Die Keimzelle der Anlage ist diese doppelgleisige Zugbrücke aus Holz. Der obere Teil mit den beiden Türmen kann abgehoben werden. Im Inneren verbirgt sich der Antrieb zum Heben und Senken der Zugbrücke.





Es ist Zeit für einen wohlverdienten Lunch mit einer Kiste Budweiser daneben.



Der Tramp am Feuer hat es sich bequem gemacht und beobachtet das Treiben am Hafen.

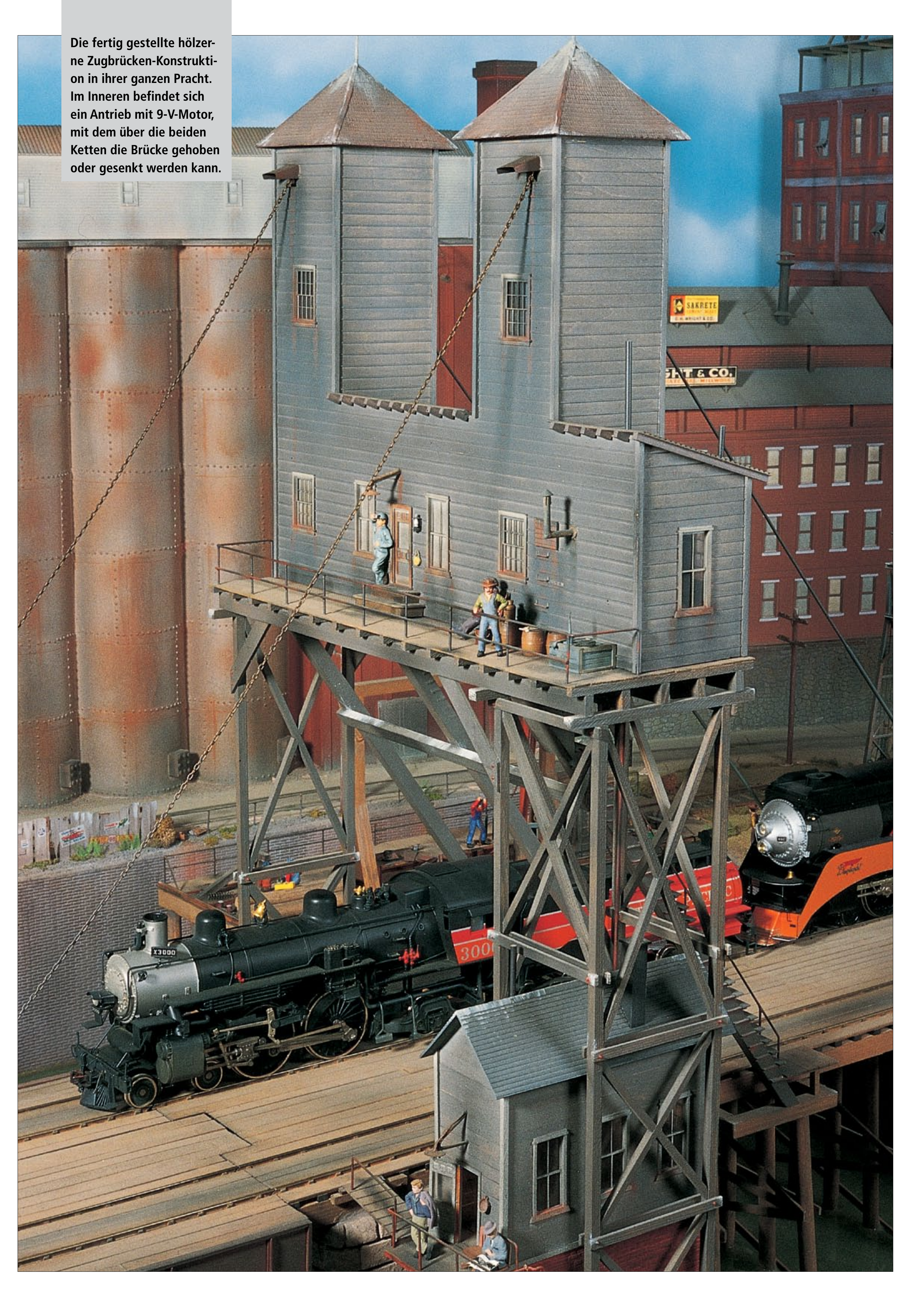
war sehr schön – aber irgendwie fehlte einfach etwas. Mir kam der entscheidende Gedanke: ein Diorama zu bauen mit Brücke und Hafenanlage, wie auf dem Bild aus der Modellzeitschrift.

Jetzt kamen wieder neue Materialien zur Anwendung: Mauerfolien, Gips und Gießharz für das Wasser. Die ersten Versuche mit Farben habe ich gemacht, z.B. poröse Flächen mit Mattfarbe aus der Bauernmalerei gestrichen, glatte hingegen mit Floquil-Mattfarbe aus der Spritzpistole eingefärbt. Holzgebäude dagegen sind zum Teil mit Holzschutzglasur gestrichen. Zum Verwittern und Altern nehme ich Kreidepulver, das mit dem Pinsel oder einer alten Zahnbürste aufgetragen wird. Von Tag zu Tag steigerte sich mein Selbstbewusstsein, meine Vorliebe für Details wurde immer größer. Sogar ein Haifisch mit spitzer Flosse über der Wasserlinie dümpelt im Hafenbecken. Unbeeindruckt davon angelt ein Fischer über dem Abflusskanal.

Das Schaustück war nach anderthalb Jahren fertig. Es ist 135 cm lang und 100 cm tief, die Schwellenhöhe liegt 25 cm über der Unterkante. Diese schafft sehr gute Einblicke von allen Seiten und einen attraktiven Vordergrund fürs Fotografieren. Die Dampflokomotive des Typs „Challenger“ konnte ich auf dem Diorama gerade 40 cm weit hin- und herschieben.



Beschauliche Szene im Hafenbecken, während die schweren Dampfloks über die Brücke rollen. Sie ist mit Floquil-Mattfarbe gespritzt und erhielt natürlich den Schriftzug der Bahngesellschaft.



Die fertig gestellte hölzerne Zugbrücken-Konstruktion in ihrer ganzen Pracht. Im Inneren befindet sich ein Antrieb mit 9-V-Motor, mit dem über die beiden Ketten die Brücke gehoben oder gesenkt werden kann.



Ein langer Kühlwagenzug rollt langsam auf der zweigleisigen „Mainline“ aus der Stadt heraus. Die beeindruckende Kulisse bilden Industriegebäude, die im Wesentlichen in Holzbauweise entstanden. Auch der „Daylight“, einer jener Schnellzüge mit wohlklingendem Namen aus der Glanzzeit der Eisenbahn, hat gerade die Zugbrücke erreicht.

Ob hinter den Fenstern des Buchverlags „Rt. Bailey & Son“ oder auf dem Pier: Es wird kräftig gearbeitet.

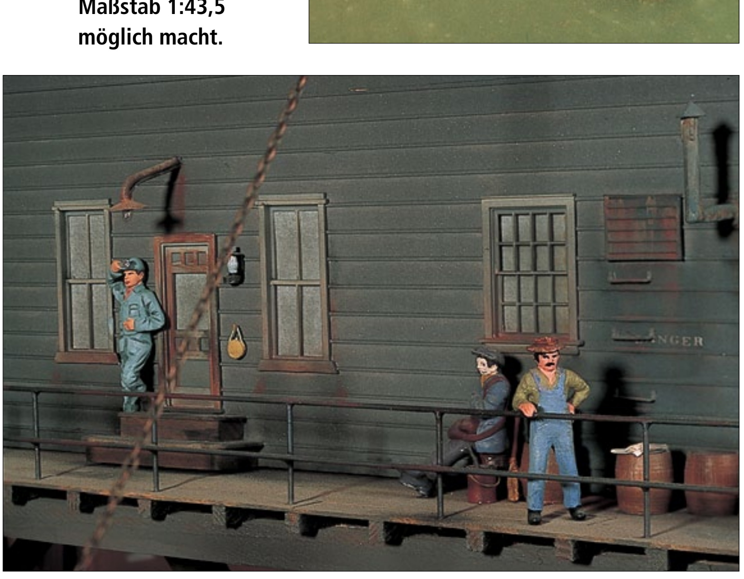




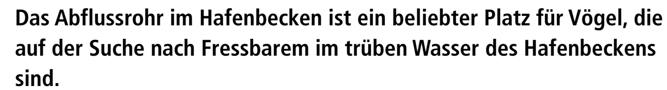
Eine legendäre Cab Forward der Southern Pacific überquert in langsamer Fahrt die Zugbrücke.



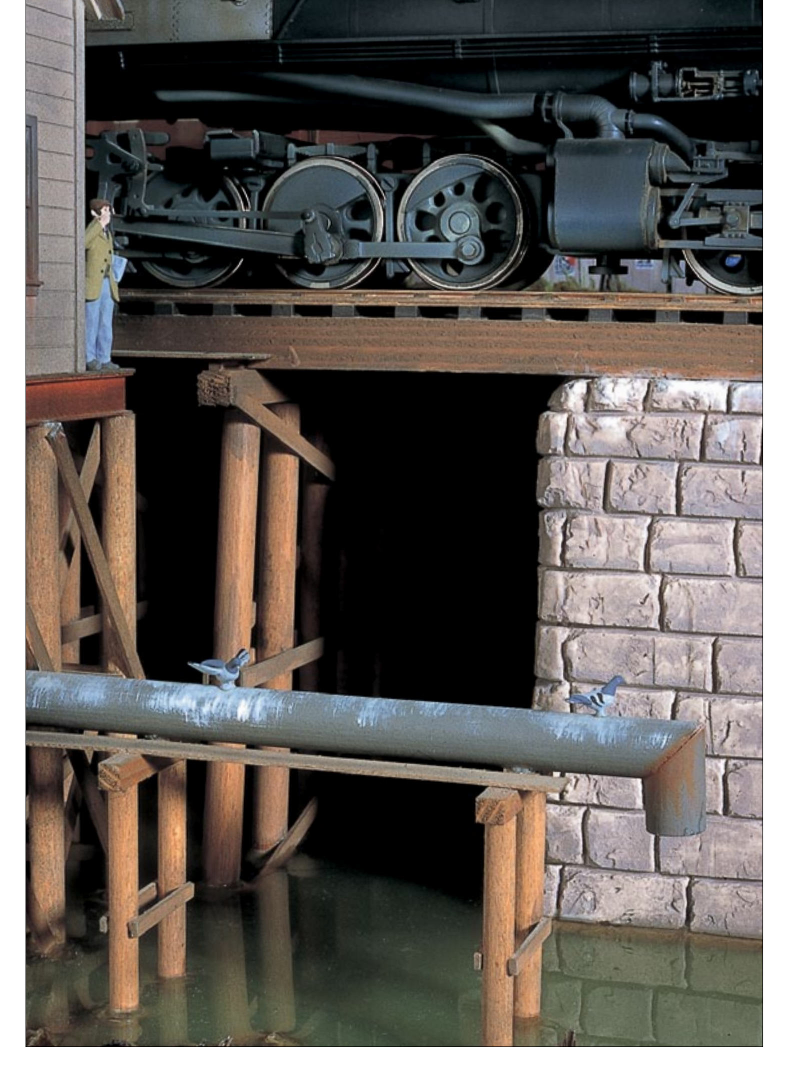
Unbeeindruckt vom Getöse ringsherum pflügt sich ein Haifisch durchs Hafenbecken. Die Möwe beobachtet den Raubfisch aus sicherer Distanz.

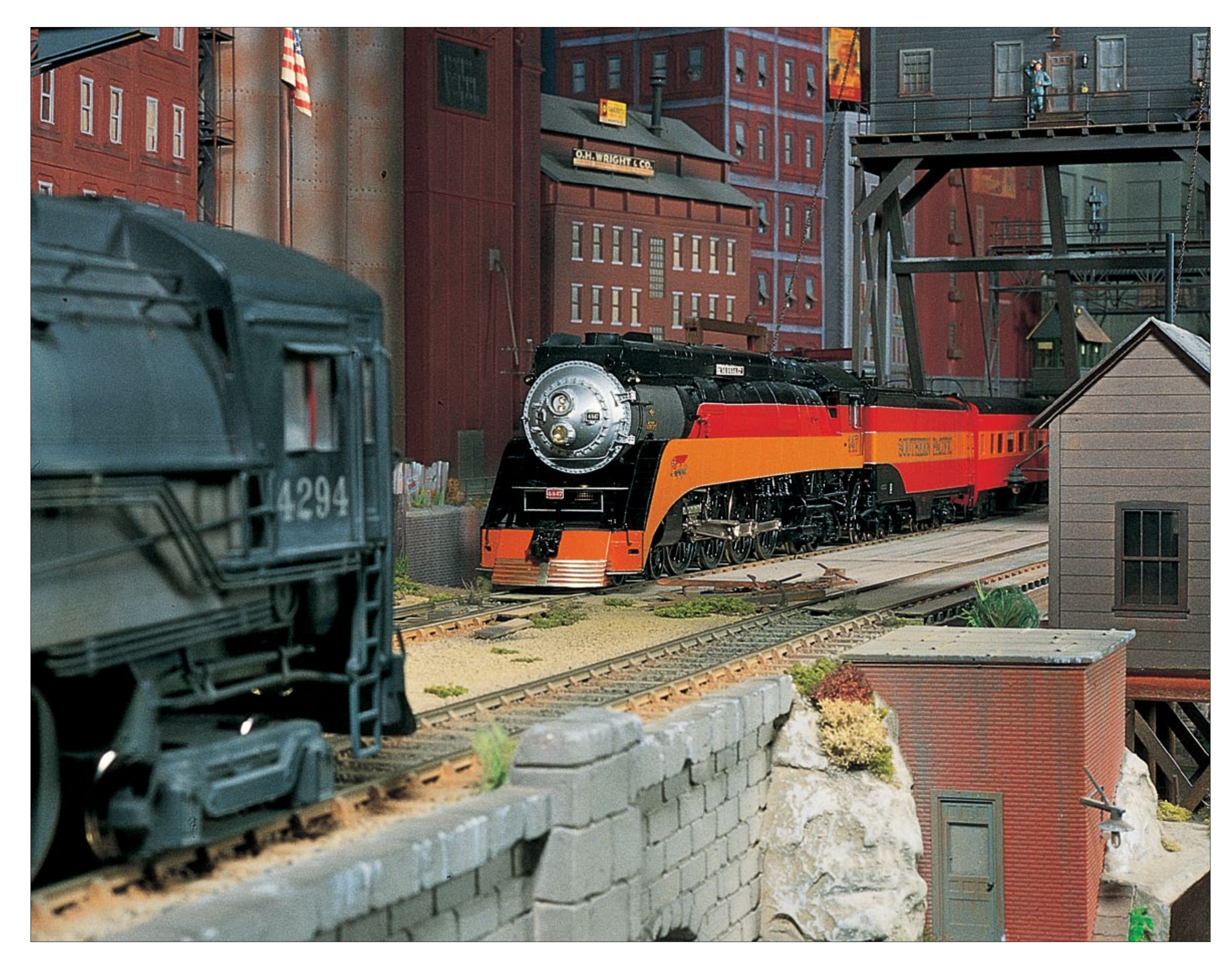


Das Brückenpersonal scheint nicht viel zu tun zu haben … Eine Szene, die zeigt, welche Detaillierung der Maßstab 1:43,5 möglich macht.



Das Abflussrohr im Hafenbecken ist ein beliebter Platz für Vögel, die auf der Suche nach Fressbarem im trüben Wasser des Hafenbeckens sind.





Der „Daylight“ hat die Grand Station verlassen und fährt auf der Shasta Route Richtung Norden nach Portland.

Mit lautem Gebimmel und Pfeifen rollt diese mächtige Challenger durch das Industriegebiet. Kein ungewöhnlicher Anblick für die wenigen Passanten, die jedoch gebührenden Abstand halten.

Keine Frage: wieder zu wenig Platz. Es folgte die Planung weiterer Dioramen mit einem ersten Gleisplan.

Viele Überlegungen sind mir damals durch den Kopf gegangen. Welcher Teil der USA ist ideal für meine Anlage? Welches Rollmaterial welcher Bahngesellschaft interessierte mich am meisten? Welches ist die bemerkenswerteste Zeit in der Eisenbahngeschichte? All diese Fragen musste ich vor dem Weiterbau klären. So habe ich mich für Kalifornien an der Westküste entschieden und dort ist die Southern Pacific zu Hause. Die interessanteste Epoche erschien mir die Zeit zwischen 1940 und 1950 zu sein, die letzten Jahre der Dampftraktion und der Beginn des Dieselzeitalters. Diese Zeit passte auch genau zu meinem schon vorhandenen Diorama.

Jetzt ging ich an den Gleisplan. Es ist verblüffend, welche Ähnlichkeit der erste Plan von 1990 mit der heutigen Gleisführung immer noch hat. Als Kulisse für die Eisenbahn stellte ich mir eine „richtige amerikanische Stadt“ vor, mit allem, was dazugehört. Die Hauptlinien der Gesellschaften führten öfters mitten durch die Stadt. So auch auf meiner Anlage. Wer Bilder aus dieser Zeit kennt, weiß, wie dominierend damals die Eisenbahn war. Auto und Lkws von damals waren nur wichtig für den Transport bis zum Zug. Immer mehr Konkurrenz, gerade im Personenverkehr, gab es aber durch Linienflüge.

Die Eisenbahngesellschaften warben mit modernen Streamliner-Zügen, die wohlklingende Namen erhielten: Daylight, Sunset Limited oder City of San Francisco. Diese Personenzüge der Southern Pacific boten damals einen enorm hohen Komfort, wie Klimaanlage, Bar-, Speise- und Schlafwagen. Es gab aktuelle Zeitungen an Bord, Coiffeure und Kleiderreinigung. Gepäckstücke wurden teilweise mit einem Förderband ins Innere der Wagen transportiert. Schon damals waren diese Wagen mit Scheibenbremsen ausgerüstet.

In den 40er-Jahren blühte auch der Güterverkehr auf. Die kilometerlangen, legendären Güterzüge hatten nicht selten über 15 000 Tonnen Anhängelast. Gezogen von zwei oder drei Dampflokomotiven betrug die Geschwindigkeit an Steigungen oft nur noch Schritttempo. Nur zum Vergleich: Am Gotthard wurden vor kurzem Versuche mit 3400 Tonnen Anhängelast gemacht. In den USA wurden die Dampfloks wenig später durch Diesellokomotiven abgelöst. Diese Jahre des Traktionswechsels von damals möchte ich auf meiner Anlage wiedergeben.


ROAD
NARROWS
BAILEY & SON BOOKSHOP
O.H. WRIGHT & CO.
3950
3950







Das zweite Segment in unterschiedlichen Bauphasen. Es stellt den Übergang vom Industriegelände zum Hafen dar, mit diversen selbst gebauten Lagerhäusern, Fabriken und Verladestellen. Am Rand der beiden oberen Bilder ein funktionsfähiger Portalkran, der mit Teilen eines Diktiergerätes angetrieben wird; unten die filigrane Signalbrücke.

Teilstück 2

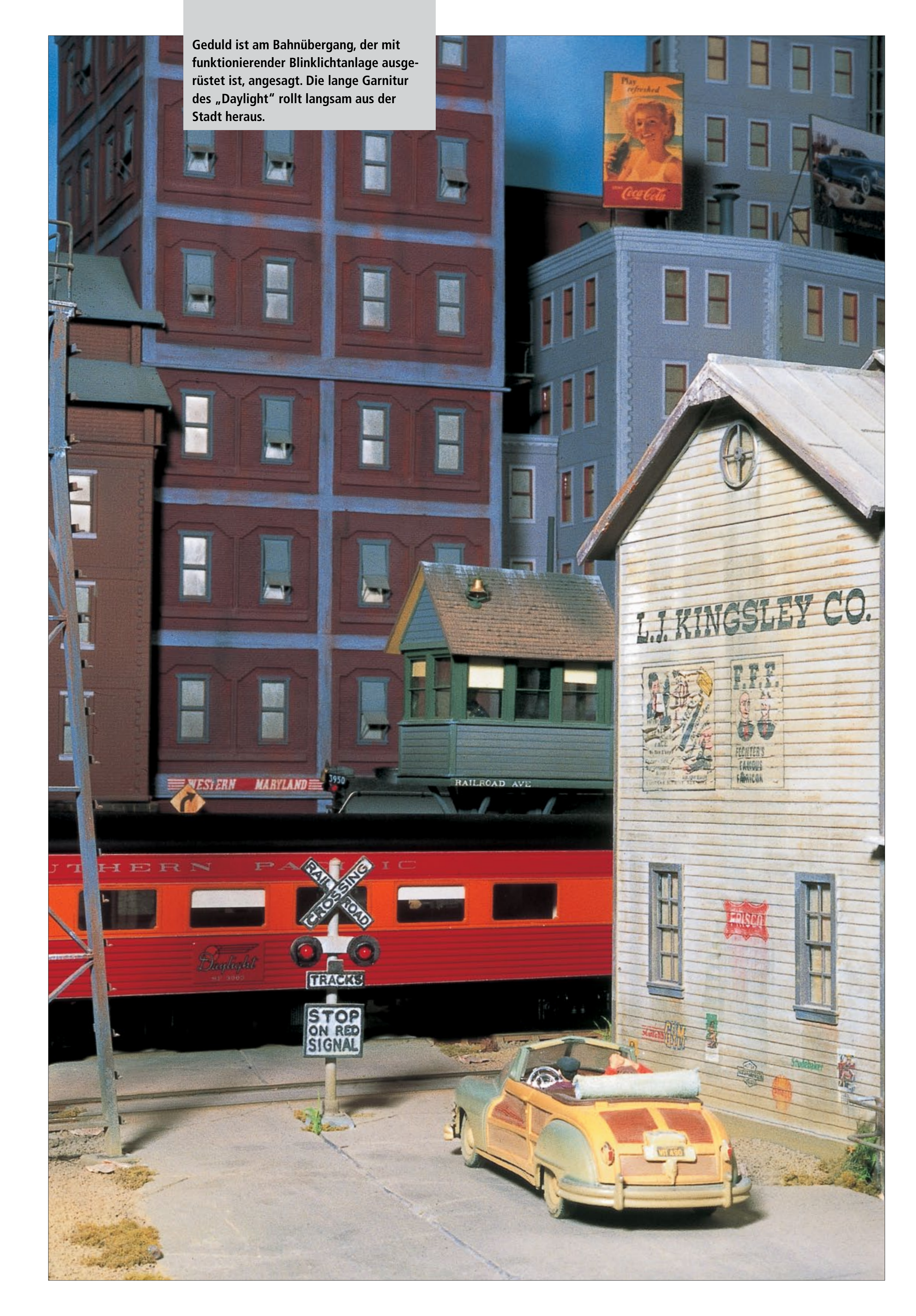
Das zweite Diorama musste darin den Übergang vom Hafen zur Industrie bilden, mit Lagerhäusern und Fabrikstraßen. Sogar ein bewachter Bahnübergang war nötig. Er ist funktionstüchtig einschließlich Blinklichtern und einem Lautsprecher darunter für den richtigen Ton. Ebenfalls ein Funktionsmodell ist der Kran im Hintergrund. Als Antrieb dienen Motor und Getriebe von einem Minikassettengerät.

Durch das Bauen der Segmente habe ich schnell eine gewisse Routine und Handfertigkeit entwickelt. Das hat mich bewogen, die entstehenden Segmente möglichst abwechslungsweise links und rechts des Brückenmoduls anzusetzen. Mein Fortschritt in bastlerischen und handwerklichen Dingen ist dann nicht so augenfällig. Er wirkt sich vielmehr gleichmäßiger auf die gesamte Anlage aus.

In der Zwischenzeit habe ich das PFM Soundsystem II erstanden. Durch dieses Soundgerät wurde ich zum großen Fan von amerikanischen Dampflokomotiven. Dazu kaufte ich Videokassetten mit Filmen aus den 40er-Jahren – und O-Tönen von Dampfloks der Southern Pacific. Diese Original-Geräuschkulisse ist nun auch an meiner Anlage zu hören.

Die Lautsprecher befinden sich meist verteilt im Tender und/oder in der Lokomotive selber. Mit Hilfe einer HiFi-Firma konnte ich in den vergangenen Jahren den Ton dieses Soundsystems noch gewaltig verbessern. So habe ich zusätzlich einen Subwoofer-Lautsprecher unter der Anlage. Er gibt nur Basstöne von sich und man kann diese bekanntlich nicht orten – sie sind irgendwo im Raum. So kann es passieren, dass beim Pfeifen einer Dampflok die in der Nähe stehenden Möbelstükke ins Vibrieren kommen.





Geduld ist am Bahnübergang, der mit funktionierender Blinklichtanlage ausgerüstet ist, angesagt. Die lange Garnitur des „Daylight“ rollt langsam aus der Stadt heraus.





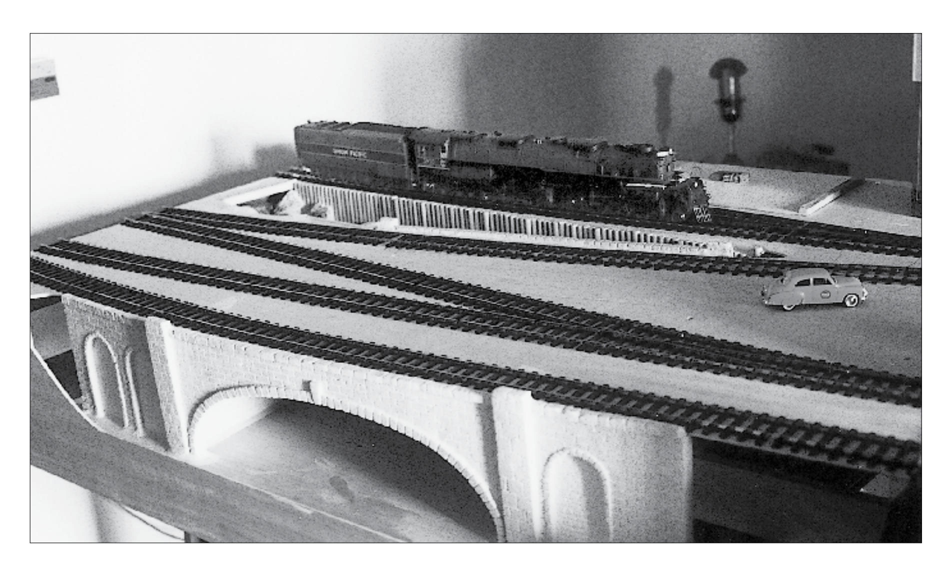


Treffpunkt für einen Schwatz war schon früher der Getränkeautomat. Denn an diesem Lagerhaus werden ganz offensichtlich nicht nur …

… Güter umgeschlagen, sondern auch Nachrichten. Hier im Bild die zeitlos-berühmte Abteilung Ea4sr („Einer arbeitet, vier stehen rum“).

Gleichzeitig mit diesem Gerät baute ich ein bewegliches Fahrpult auf Rollen. Drei Kabelstränge von je drei Meter Länge führen an das Brückenmodul. Das Pult verfügt über zehn Aluplatten, auf denen nach und nach der Gleisplan angebracht wurde – zehn Platten deshalb, weil der vordere Teil der Anlage einmal zehn Module aufweisen soll. Der elektrische Teil der Anlage gestaltete sich immer aufwändiger, denn beim Bau einer Anlage in Teilstücken ist eine saubere Verdrahtung besonders wichtig. Die elektrische Verbindung der einzelnen Module erfolgt durch einen oder mehrere 50-polige Computerstecker. Zum Glück konnte ich mich bei komplizierten Steuerungen auf die Mithilfe meines Bruders verlassen.

Bei einem weiteren Besuch in einem Fachgeschäft für US-Modellbahnen habe ich meine erste Diesellok erstanden, ein 44ton Switcher von General Motors mit der Aufschrift „The Bay Shore Line“. Jetzt hatte meine Anlage einen Namen. Er ist frei erfunden und trotzdem entspricht er der Bezeichnung diverser Hafenbahnen an der Westküste. Der Name musste, wie es Usus ist in den USA, auch groß und deutlich an der Brücke stehen. Bei den US-Modellbahner steht der Anlagenbau im Vordergrund. Der Fahrbetrieb ist da oft nur zweitrangig. So auch bei mir. Jedes Teilstück gestalte ich komplett fertig, bevor ich das nächste in Angriff nehme. So habe ich stets ein überschaubares Teilziel vor Augen.

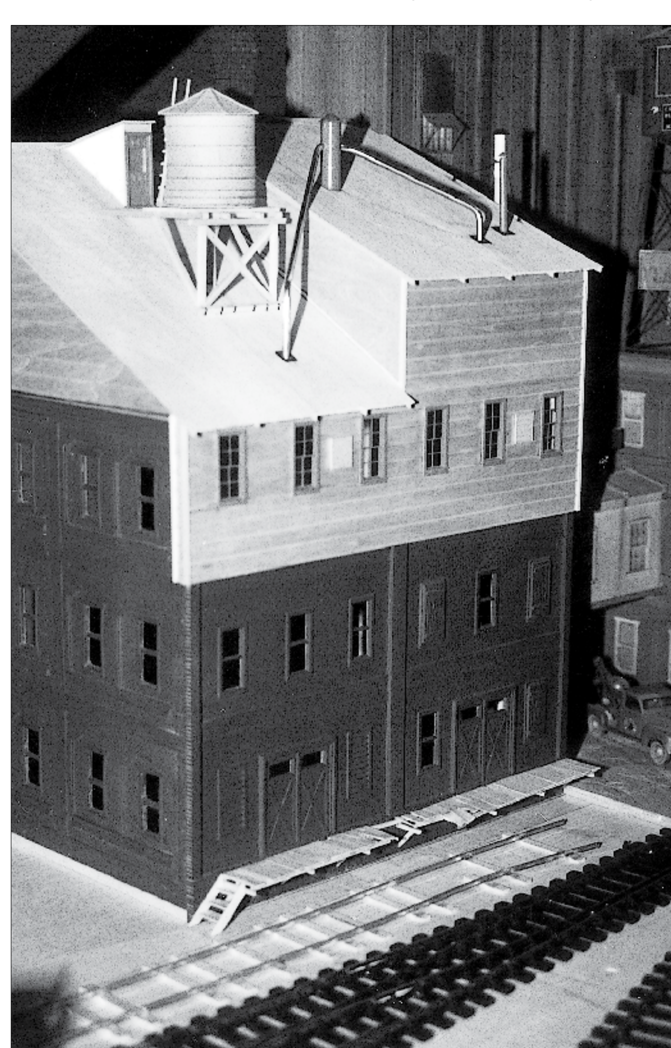


Aus Holz und Gips entstand diese Steinbrücke. Die Steinstruktur ist in den Gips geritzt.

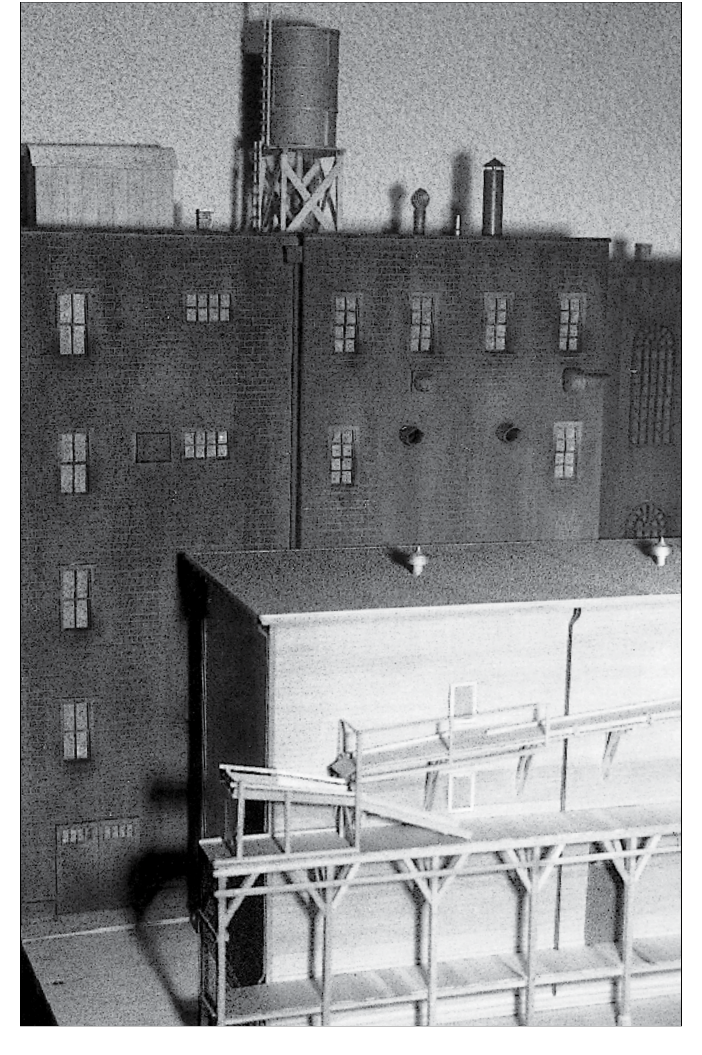
Teilstück 3

Das nächste Segment entstand also links vom Brückenmodul. Vor einigen Industriegebäuden führte da auch eine Brücke über einen Kanal. Ich habe sie mit Gips als Steinkonstruktion angefertigt. An das Industriegleis im Hintergrund baute ich das Modell des Kühlhauses von St. Louis in Missouri, so wie es 1930 nach dem Umbau ausgesehen hat. Diese Kühlhäuser hatten damals große Bedeutung für die Eisherstellung und somit für Transporte in Kühlwagen. Ab den 60er-Jahren brauchte man solche Häuser nicht mehr, denn die Kühlwagen verfügten über eigene Kühlaggregate.

Die Holzstege, auf denen die Eisblöcke in die Wagen geschoben wurden, konnten mehrere hundert Meter lang sein – dass ich da beim Bau der Stege gewisse Kompromisse eingehen musste, wird jeder verstehen. Maßstäblich wären sie nämlich länger als die bestehende Anlage. Das Haltesignal davor habe ich aus Messing gefertigt, meine erste Arbeit mit Messingprofilen. Über der Plattform sind zwei Dioden als Signalbeleuchtung eingebaut. Der Wetterschutz über den Lampen besteht aus zerlegten 8-mm-Mauerdübeln, die Kappen auf der Rückseite aus Filzstiftdeckeln. Auch für das Industriegebäude im Hintergrund wurden Dinge des täglichen Gebrauchs zweckentfremdet: Der Ventilator an der Hauswand war einmal ein Hörgerät, das Lüftungsrohr eine Kugelschreiberhülle, ein Lüfter an der Front des Gebäudes der Sicherungs-



Auch dieses Industriegebäude wurde an Hand von Fotos in der US-Zeitschrift „Model Railroader“ selbst gebaut. Die Teile für …



… Lüftungsrohre, Ventilatoren oder Gebläse fanden sich im Haushalt: Filzstiftkappen, Ohrhörer oder Plastikklemmen von Vorhangschienen.

Lebhafter Verkehr herrscht im Industriegelände. Die Kreuzung von Schiene und Straße ist ein steter Gefahrenpunkt.



Sehen Sie auch, was der kleine Junge bereits entdeckt hat? Vom „Denkmalsockel" neben der Kanone späht eine Katze herunter.

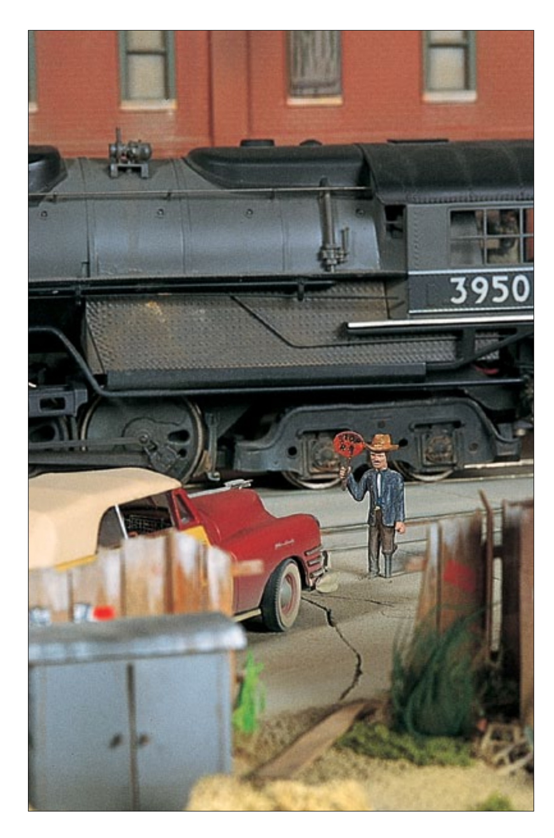


„For sale"verkündet das Schild an der Autoscheibe. Nur: Wer will dieses klapprige Gefährt noch kaufen?



knopf an einer Vorhangschiene in meinem Schlafzimmer. Sie sehen, mit ein wenig Fantasie lassen sich viele Dinge aus dem Alltag irgendwo im Modellbau verwenden.

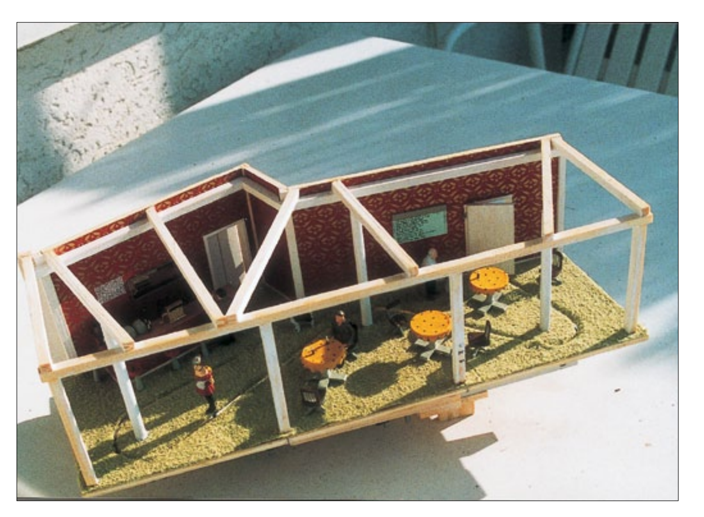
Schließlich mußten die gebauten Segmente noch irgendwie auf eine einheitliche Höhe gebracht werden. Tische als Anlagenunterbau sind natürlich viel zu niedrig. So zeichnete ich für jedes Teilstück eine Stützkontruktion aus Aluminium sowie zwei Verbindungen und ließ diese speziell anfertigen. Jede Stütze kann in der Höhe justiert werden, falls der Boden nicht eben sein sollte. Diese Stützen werden immer zuerst aufgebaut und ausgerichtet. Anschließend müssen die Module nur noch aufgelegt, mit zwei Verbindern untereinander zentriert und gesichert werden. Die Gleishöhe beträgt ca. 125 cm ab Boden. So ist ein guter Blick auf die Anlage mit optimaler Tiefenwirkung gewährleistet. Nach Fertigstellung des dritten Segments habe ich die Anlage übrigens zum ersten Mal auf einer Ausstellung präsentiert. Der damalige Aufwand war für mich beträchtlich gewesen – und doch war ich, wie sich herausstellte, schlecht vorbereitet für diese Ausstellung.

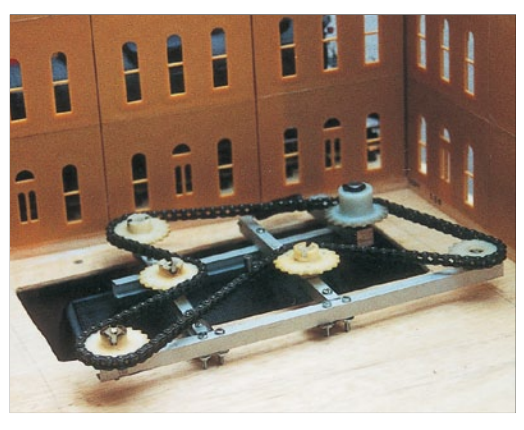


Der Betrieb im Industriegeände macht es nötig, dass ein Angestellter der Bahngesellschaft die Übergänge sichert.

Noch nicht ganz verblasst ist die alte Schrift des ehemaligen Kühlhausbetreibers A.R.T. Der neue Inhaber, die Firma P.F.E., hat ihre Schrift gut sichtbar auf dem Dach platziert.

Eiene spezielle technische Raffinesse hat das Erdgeschoss des „Sun Tower“ (hier noch in der Bauphase) zu bieten: Zwei Serviererinnen laufen um die Tische herum, gehen an der Bar vorbei in die Küche und kommen am anderen Ende des Raumes wieder heraus – hier wird Service groß geschrieben …





Das Geheimnis der „guten Bedienung“ im Restaurant des „Sun Tower“: Unter dem Fußboden verbirgt sich der Antrieb für das Servierpersonal, bestehend aus verschiedenen Teilen eines alten Kopiergerätes.



Der „Sun Tower“ hat zwölf Stockwerke plus Lifthäuschen, Antenne und andere Aufbauten auf dem Dach – macht 1,40 m Gesamthöhe. Die mittleren fünf Etagen lassen sich herausnehmen, wenn die Raumhöhe nicht ausreicht.



Teilstück 4

Beim Bau des vierten Segments waren die Grenzen der Wohnzimmerlänge erreicht. Gut, daß erst in drei Meter Höhe die Sichtbalkendecke verläuft. Denn das Hochhaus, der Sun Tower, hat zwölf Stockwerke und zusätzliche Aufbauten wie Lifthäuschen und Radiosender mit Antennen. Dieses Gebäude musste ich nachträglich wegen seiner Höhe in drei Teile zerlegen, denn nicht in jedem Raum ist es möglich, Tower in seiner ganzen Pracht aufzustellen. Somit kann ich die mittleren fünf Stockwerke herausnehmen und den oberen Teil mit den Aufbauten direkt aufs untere Gebäudedrittel setzen. Die „Höhenersparnis“ beträgt dadurch ca. 50 cm bei einer ursprünglichen Gesamthöhe von 140 cm.

Die Besonderheit des Towers befindet sich in der untersten Etage, dem Sun Restaurant. Dort laufen zwei Serviererinnen um die Tische, gehen an der Bar vorbei in die Küche und kommen am anderen Ende des Raumes wieder zur Tür herein. Einer Serviererin folgt ein Hund auf dem Fuße. Wie so etwas funktioniert? Ein altes Kopiergerät lieferte mir den Parcours, die Kette mit den Kettenrädern läuft unter

In den 40er-Jahren war dies ein alltägliches Bild: Eine Cab Forward hat einen Kühlwagenexpress am Haken.

Die „Main Line“ führt durch dicht bebaute Industrie- und Wohnviertel. Überall an unbewachten Bahnübergängen sind Warnposten anzutreffen.

Betrieb an der Tankstelle im Hinterhof. Erst ganz allmählich beginnt der motorisierte Individualverkehr der mächtigen Eisenbahn den Rang abzulaufen.


3950
HOTEL
RAILROAD CROSSING
STOP
NO TRUCKS


DEALER
ASOLINE



Die Crew dieser Diesellok hat einen Reparatureinsatz hinter sich, wie das herumliegende Werkzeug deutlich zeigt.

dem Restaurantboden. In einem bestimmten Abstand voneinander sind die Figuren an der Kette festgemacht. Ein aufgeklebter feiner Stoff macht den Schlitz, über den die Figuren „angetrieben" werden, fast unsichtbar. Selbstverständlich ist das Restaurant mit Hängelampen beleuchtet. Zwei Stockwerke höher ist ein rotes Zimmer auszumachen – hierzu braucht es wohl keine näheren Angaben …

Der Standort dieses Turmes signalisiert, dass wir uns im Zentrum der Stadt befinden. Auf dem Platz davor verzweigen sich die Gleise, der Bahnhof, die „Grand Station", ist nicht mehr weit. Vermehrt sind auch Wohnblöcke zu sehen.



Im Gleisvorfeld der „Grand Station". Auf einer hölzernen Brückenkonstruktion überquert die Bahn eine unappetitliche Kloake – Sammelbecken für alles, was aus den Abwasserrohren im Hintergrund herauskommt. Daneben die Seitenansicht einer „Atlantic", die nur kurze Zeit im Betrieb stand.




X3000
3000







Aufwändige Gebäude-Selbstbauten finden sich auf dem fünften Segment. Besonders viel Geduld brauchte es beim Bau des Laubengangvorbaus am Wohnhaus und bei der Hallendachkonstruktion der Grand Station. Die ist übrigens ein ziemlich exakter Nachbau der Station von White River Junction.
Neue und alte Daylight-Generationen kreuzen sich in der Grand Station (rechts).

Das Teilstück im Rohbauzustand. Im Hintergrund ist die künftige Trasse der Hochbahn zu erkennnen



Teilstück 5

Das fünfte Segment machte mir viel Arbeit. Nicht nur der Bau des Bahnhofs gestaltete sich aufwändig, sondern auch die Gebäude zwischen den Gleisen sowie die Hintergrundkulisse waren nicht leicht zu erstellen. Die Kulisse zeigt unter anderem eine Hochbahnbrücke, darunter ist ein rechtwinkliger Spiegel montiert. Dieser Spiegel verbirgt etwas Besonderes: Auf der Straße zu dieser Hochbahnbrücke fährt uns ein Auto auf der anderen Straßenseite entgegen. Sämtliche Autos, die unterwegs sind, sind „bemannt“ und haben die Scheinwerfer eingeschaltet.

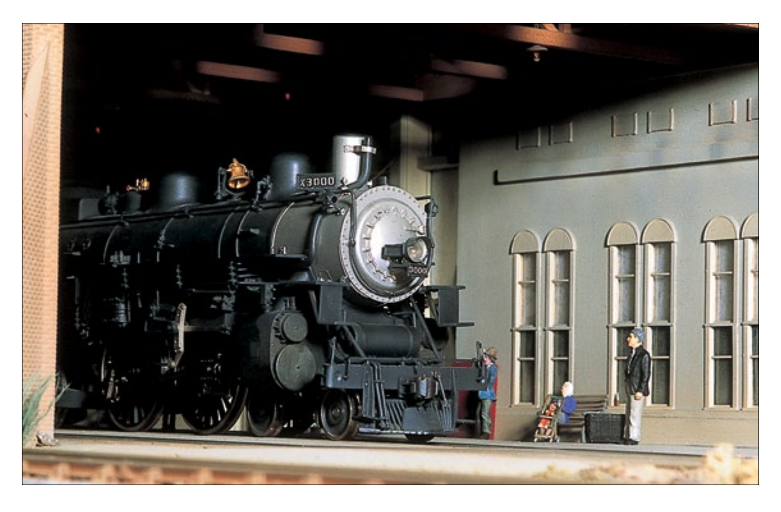
Der Bahnhof orientiert sich an zwei konkreten Vorbildern: der Halle von White River Junction und des Gebäudes von Reno in Nevada. Damit man keine Holzfaserstrukturen am Gebäude sieht, musste ich einen Mau-



Vor dem Bahnhofsgebäude – Pate stand das Vorbild in Reno/Nevada – warten Reisende und Bahnpersonal auf den nächsten Zug.



Frei nach einer Filmszene mit Marilyn Monroe – Abluft aus dem Entlüftungsschacht sorgt für diesen freizügigen Anblick.

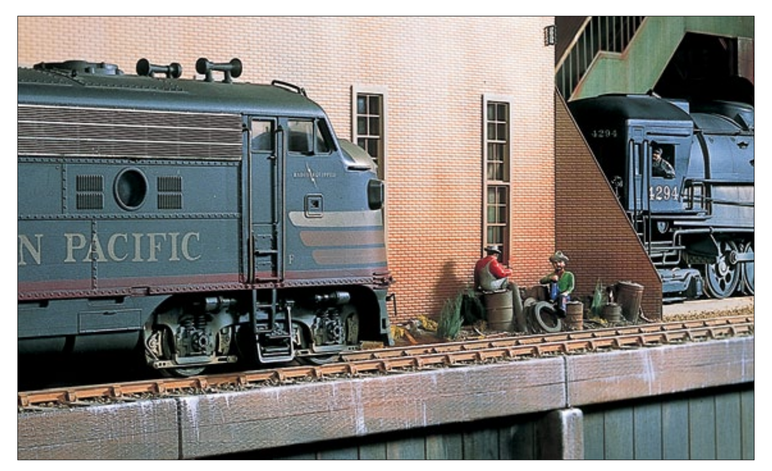


Der „Sunset Limited“ kommt langsam am Ende der Bahnhofshalle zum Stehen.



Der Wasserkran entstand nach einem Vorbild der Southern Pacific. Er ist beweglich: Das Rohr wird erst gehoben und dann ausgeschwenkt.

Hinter einem Mauervorsprung, geschützt vor neugierigen Blicken, genehmigen sich einige Bahnarbeiter einen „guten Schluck“.



Geordnetes Chaos: An der Außenwand der Grand Station lagert allerhand Gerümpel.



Ein Gouverneur in Begleitung zeigt sich auf der Plattform des Observation Car. Der private Fahrer samt Luxusautomobil wartet, bis die Lokalpresse ihre Schnappschüsse in den Kasten gebracht hat. Auch der Dienstmann mit dem Gepäck hält gebührenden Abstand.



Filigraner Nachbau: Damit der Halt an der Grand Station nur kurze Zeit dauert, kann während des Aufenthalts Wasser genommen werden.

erverputz mit beigemischtem ganz feinem Steinstaub aufbringen.

Auf dem Bahnhofplatz stehen diverse Fotografen. Sie sind alle mit einem funktionstüchtigen Blitzlicht ausgerüstet. Eine Elektronikplatine unter dem Segment sorgt dafür, dass in einer bestimmten Reihenfolge Stromimpulse von 1,5 Volt an die Glühbirnen der Blitzlichter abgegeben werden. Dank der Lichtbildner von damals haben wir heute so wunderbare Dokumentationen, die uns beim Modellnachbau helfen. Ein Grund für mich, diese Fotografen auf meiner Anlage zu verewigen.

Vor der Bahnhofshalle steht ein Wasserkran. Er ist beweglich und entstand nach einem Vorbild der Southern Pacifc. Während der Drehbewegung hebt sich zuerst das Rohr und schwenkt dann aus. Diese Konstruktion mußte ich allerdings selber „erfinden“, für die Drehbewegung sorgt ein Weichenantrieb.

Zu einem elektrotechnischen Problem entwickelte sich die Beleuchtung der Anlage. Die Leistung eines Trafos genügte bei weitem nicht mehr. Bei jedem zweiten Modul habe ich inzwischen im Stadtbereich einen Trafo von 2 A Leistung installiert. Das Einschalten der Beleuchtung erfolgt weiterhin vom Fahrpult aus.



Gebäudemodellbau vom Feinsten: Der feingliedrige Vorbau des Appartementhauses mit seinen Pfosten, Streben und Geländern entstand aus Holzprofilen. Fürs „pralle Leben“ sorgen kleine Szenen wie jene, die sich gerade im dritten Stock abspielt …

Für eine beachtliche Tiefenwirkung sorgt ein Spiegel, der hinter der Stadtbahntrasse am Anlagenabschluss angebracht wurde.

Der Hüter des Gesetzes und ein Fotograf am gleichen Ort – mit Spannung darf hier wohl ein hochrangiger Reisender erwartet werden.



Hochherrschaftliche Begrüßungsszene: Der Chauffeur, inzwischen im Gespräch mit dem Dienstmädchen, hat seine Karosse einfach auf dem Gehweg abgestellt.

Nicht nur Passanten und Besitzer anliegender Geschäfte scheinen auf ein Ereignis zu warten. Die lauernde Fotografenmeute lässt darauf schließen, dass bald eine interessante Story in der Zeitung zu lesen sein wird.





Teilstück 6

Hier konnte ich endlich den Kohletower einsetzen, den ich schon vor Jahren gebaut hatte. Da er für den Modultransport zu hoch ist, ist er abnehmbar. Für jedes Modul gibt es übrigens eine eigene Transportkiste. Dennoch: Alle Teile mit über 70 cm Gesamthöhe müssen abgehoben und separat verpackt werden. Da das Volumen auf diese Weise immer größer wird, gestaltet sich der Transport der bestehenden Anlage allmählich zum Problem.

Das sechste Teilstück wird geprägt durch das Rotlichtviertel sowie die Endstation der Hochbahnstrecke. Sie ist der exakte Nachbau eines Bauwerks von Old Norristown im Staate New York, wurde allerdings nur eingleisig ausgeführt. Das Original wurde im Jahre 1989 abgebrochen. Auf dem gleichen Segment findet sich ein zweiter Wasserkran, entsprechend dem bereits beschriebenen. Ein wichtiges Merkmal dieses Anlagenteils ist die amerikanische Plakatwerbung. Wie in Wirklichkeit sind auch hier die Coca-Cola-Werbungen am auffälligsten. In einer Hauptvertretung des Brauselieferanten habe ich eine Broschüre mit verschiedenen Abbildungen von Werbetafeln erhalten. Viele davon stammen aus den 40er-Jahren, passen also ideal in meine Anlage.

Das sechste Segment in der Entstehungsphase. Sie lässt die markanten Bauwerke besonders gut erkennen: den Kohletower und die Endstation der städtischen Hochbahn. Da der Kohletower für den Transport zu hoch ist, ist die ganze Konstruktion abnehmbar, denn ein „Absturz“ des filigranen Holzbauwerks könnte üble Folgen haben.



Eine Vielzahl von Stellproben in der Bauphase zeigt, ob und wie die Gebäude zueinander und zu den Fahrzeugen passen. Die farbliche Endgestaltung steht noch bevor.



Große Kohlemengen kommen mit der Bahn, kleinere werden mit dem Lkw abtransportiert. Hier ein Gespräch unter „Kohleexperten“.



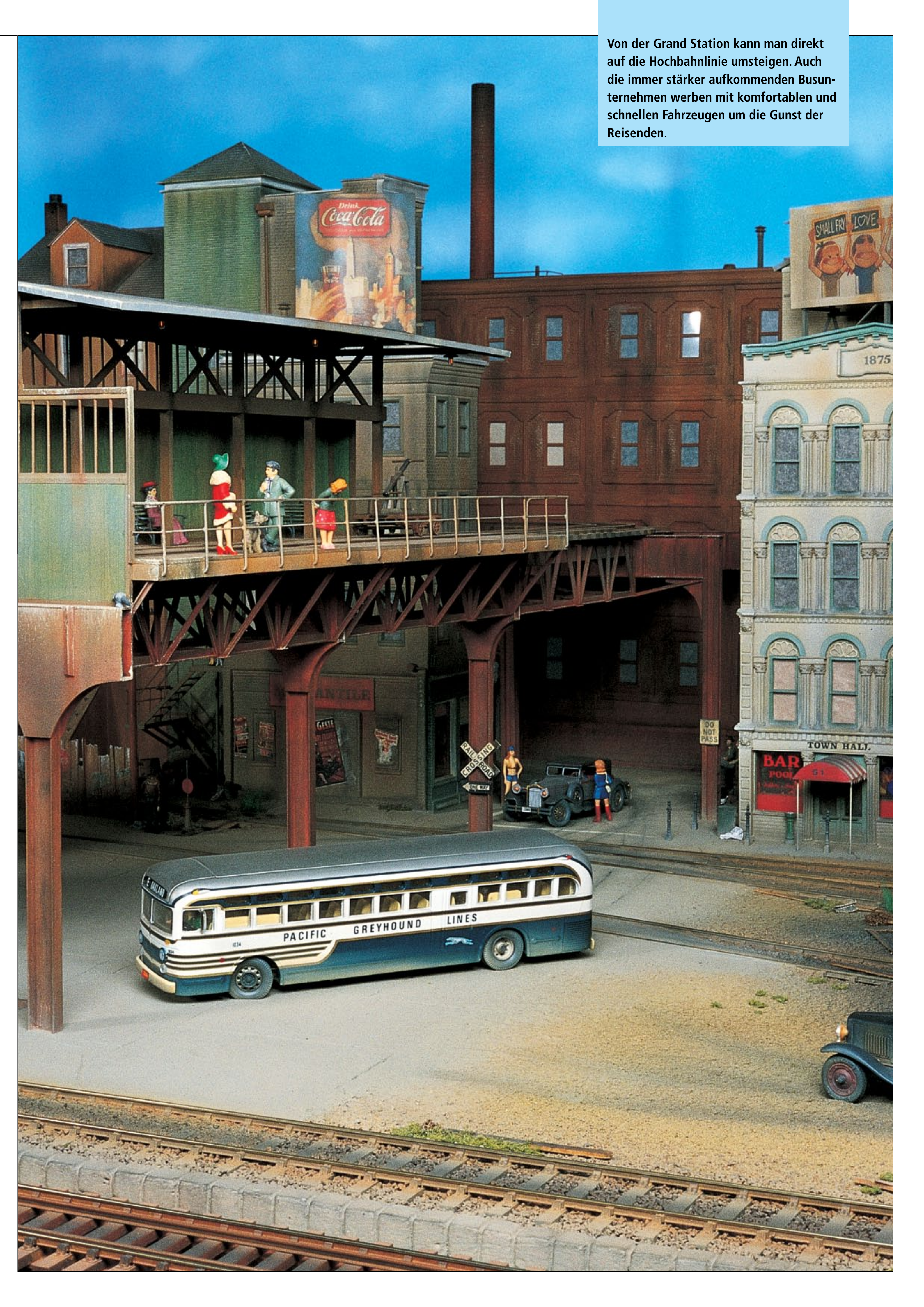
Dieses Häuserviertel hatte schon bessere Zeiten erlebt. Wo heute Plakate kleben, war früher ein Handwerkerladen mit Eingang.



Der Busfahrer legt sich mächtig ins Zeug. Auch in der letzten Kurve versucht er noch verlorene Zeit von unterwegs gutzumachen.



Unverkennbar das Rotlichtviertel: Der Fahrer des Automobils wird die freizügig gekleidete Dame wohl kaum nach dem Weg fragen.

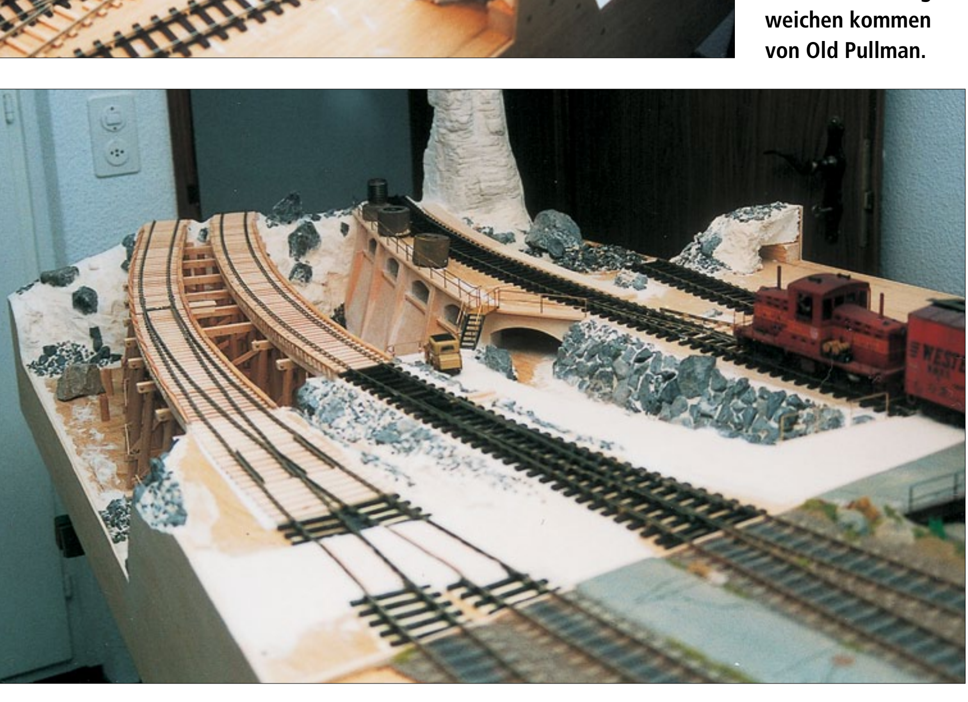


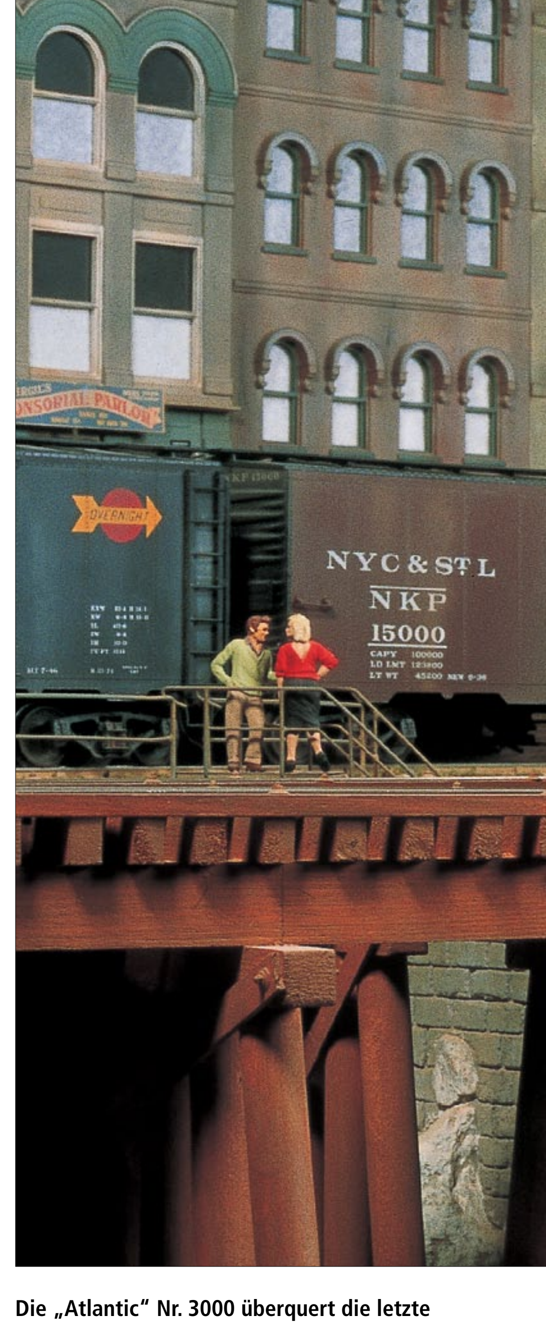
Von der Grand Station kann man direkt auf die Hochbahnlinie umsteigen. Auch die immer stärker aufkommenden Busunternehmen werben mit komfortablen und schnellen Fahrzeugen um die Gunst der Reisenden.





Das bislang letzte fertiggestellte Teilstück der Anlage zeigt sich auf diesen drei Bildern noch in der Bauphase. Dieses Segment stellt den Übergang von der Stadt aufs Land dar, die Bahnstrecke führt hinaus in die Sierra Nevada (und damit auf neue, noch zu bauende Anlagenteilstücke). Bauliche Schwerpunkte waren hier eine hölzerne Trestle-Brücke und eine Überführung mit einseitiger Stützmauer.
Die Gleise stammen von Peco, die Bogenweichen kommen von Old Pullman.







Teilstück 7

Hier überquert die Bahn nochmals eine Holzbrücke (Trestle) und einen Damm. Die Stadt ist zu Ende, es geht hinaus in das Gebirge der Sierra Nevada. Mein Lokomotivpark hat in der Zwischenzeit Zuwachs um einige Diesellokomotiven bekommen. Sie sind allesamt mit Dieselsound ausgerüstet. Der Ton wird digital auf die Loklautsprecher übertragen. Die Wirkung ist frappierend, nachdem an diesem Gerät ähnliche Verbesserungen gemacht worden sind wie beim PFM Sound II System.

Das Rollmaterial, aber auch die Gebäude und Autos auf der Anlage sind komplett gealtert, verwittert und so den Vorbildern aus jener Zeit angepasst worden. An jedem Abstellgleis kann ich mittels eines versenkbaren Magneten entkuppeln. Dank dieser speziellen Konstruktion kommen die Metallradsätze nicht mehr in den Bereich des Magnetfeldes und es entstehen beim Darüberfahren keine Ruckbewegungen an den Wagen.

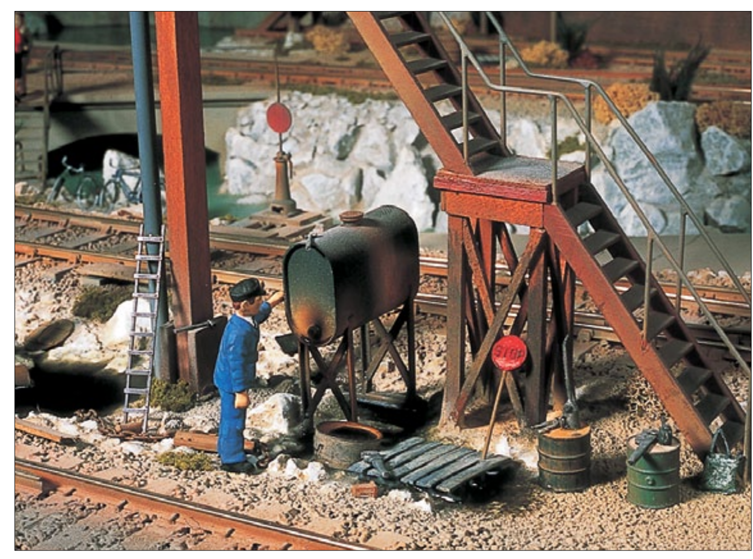
Zur Zeit baue ich gerade am achten Segment, das geprägt wird von hohen Felsen und Canyons. Für die Felsen nehme ich Styropor und Bruchgestein sowie Gips vermischt mit Wasser und Holzleim. Damit sich das Gewicht in Grenzen hält, bringe ich nur eine möglichst dünne Schicht Gips auf.

Die „Atlantic“ Nr. 3000 überquert die letzte Trestle Bridge, bevor sie in den Canyons der Sierra Nevada verschwindet.

Zwischen den Gleisen ein markantes Streckenwärterhäuschen, natürlich wieder beim Vorbild abgeschaut und originalgetreu nachgebaut. Gerade fahren zwei der einstmaligen Paradepferde der Southern Pacific vorbei.

Alles Werkzeug nützt hier nichts mehr (ganz rechts). Das Öl aus dem Tank hat sich bereits auf dem Boden verteilt.







In den Häusern haben sich verschiedene Läden eingemietet.



Die Firma Wurlitzer Phonograph hat hier ihren Geschäftssitz.



Auf den Straßen von damals waren Fußgänger noch geduldet …

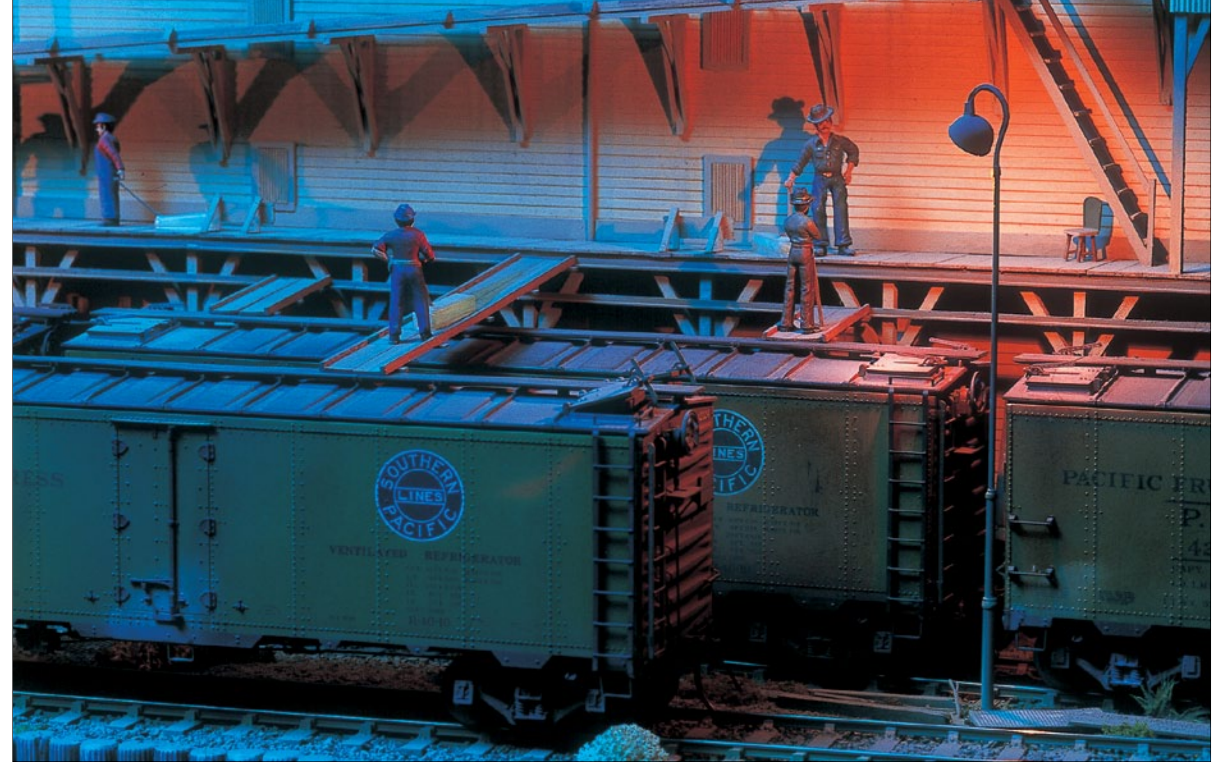
Was hier aus dem Abflusskanal kommt, lockt die Fische vielleicht noch an. Ob diese dann auf den Speiseteller eines echten Gourmets gehören, ist eine andere Frage …



Sicherlich gibt es idyllischere Plätze für ein „Date“, doch immerhin ist man zwischen den Bahngleisen einigermaßen unbeobachtet von Lästermäulern und Klatschbasen.



Die Abenddämmerung neigt sich über „The Bay Shore Line“. Am Ice House wird noch fleißig gearbeitet, obwohl kurz vor Feierabend schon das eine oder andere Schwätzchen gehalten wird. Im Original konnten die Verladestege für die Eisblöcke mehrere hundert Meter lang sein.



Die Länge der bestehenden Anlage macht schon jetzt einen attraktiven Rangierbetrieb möglich. Die Diesellokomotiven der „Bay Shore Line“ stellen die Güterwagen zusammen. Anschließend kommen eine oder mehrere Dampfloks vor den Zug. Und natürlich werden alle Fahr- und Rangierbewegungen vom passenden Sound begleitet. Der aufmerksame Betrachter wird erkannt haben, dass – außer dem Hafenteil – alle übrigen Segmente fünf Grad zueinander abgewinkelt sind. Das bewirkt eine dynamischere und attraktivere Gleisführung sowie eine bessere Ausnutzung des Platzes auf der Anlage.

Die Bauzeit für jedes der Segmente beträgt schätzungsweise 1500 Arbeitsstunden. Zu Hause, in einem separaten Zimmer, wird jeweils ein neues Modul entworfen und gebaut. So bleibt auch der anfallende Dreck an Ort und Stelle. Die fertigen Teilstücke sind seit Jahren in einem Schauraum untergebracht. Und auch auf der einen oder anderen Ausstellung ist die Anlage zu sehen – vielleicht haben Sie Glück und lernen „The Bay Shore Line“ demnächst bei einem solchen Anlass einmal kennen.



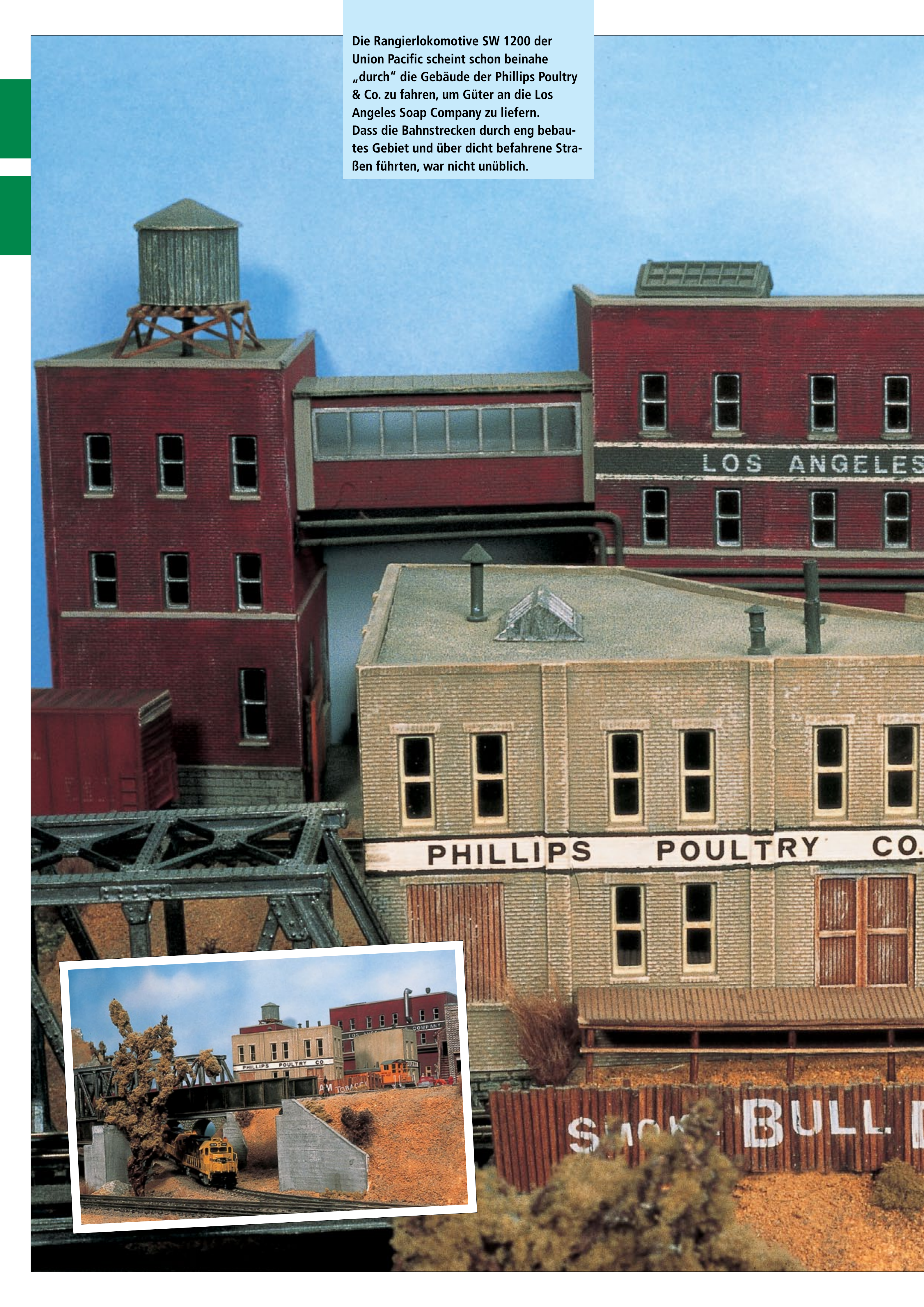
Die tiefstehende Abendsonne spiegelt sich im Führerstand der Cab Forward. Fahrzeugbeleuchtung, Straßenlaternen, Werbelichter und die Innenbeleuchtung der Gebäude sorgen dafür, dass die Anlage auch bei Dunkelheit stimmungsvolles Ambiente ausstrahlt.

Der „Nighttrain“ macht sich auf den Weg, zurück bleibt das Lichtermeer der Stadt.

Sobald die Nacht hereinbricht, beginnt in der Stadt ein buntes Treiben, illuminiert von unzähligen kleinen Lämpchen, die selbst bekannte Szenen in neuem Licht erscheinen lassen. Mit diesen Bildern wird auch das „Rotlichtviertel“ zum Leben erweckt …


SALOON



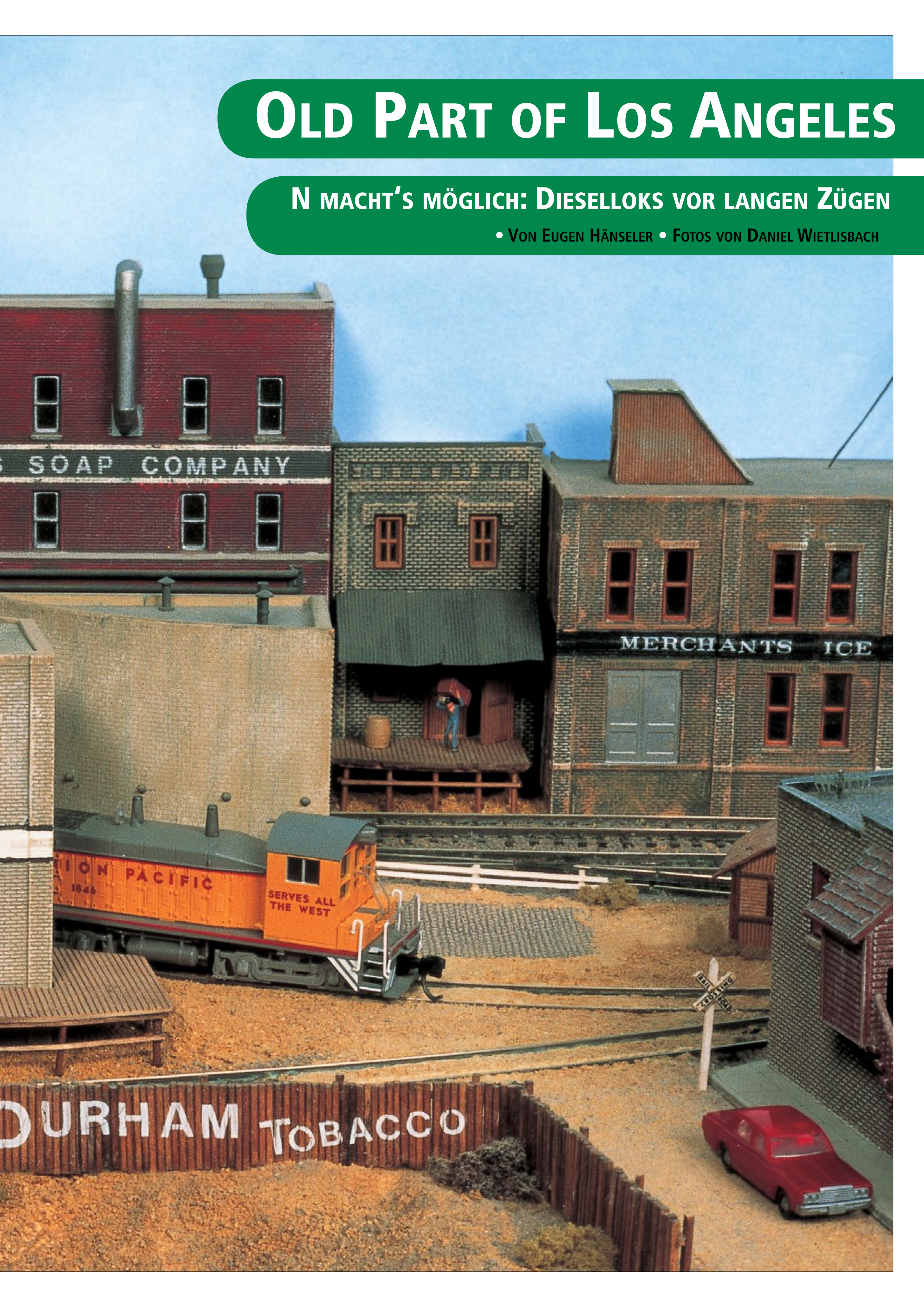


Die Rangierlokomotive SW 1200 der Union Pacific scheint schon beinahe „durch" die Gebäude der Phillips Poultry & Co. zu fahren, um Güter an die Los Angeles Soap Company zu liefern. Dass die Bahnstrecken durch eng bebautes Gebiet und über dicht befahrene Straßen führten, war nicht unüblich.

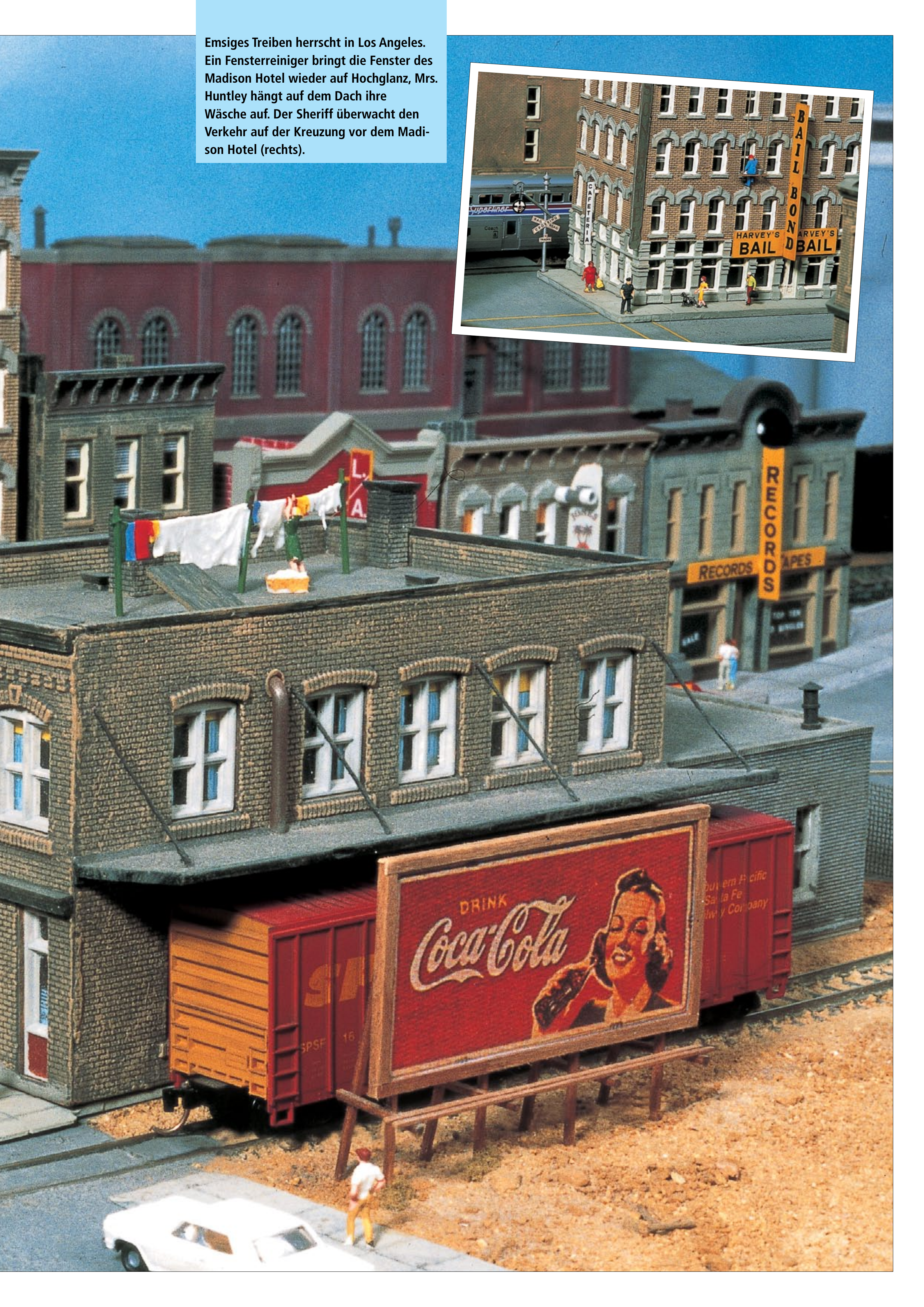
Old Part of Los Angeles

N macht's möglich: Dieselloks vor langen Zügen

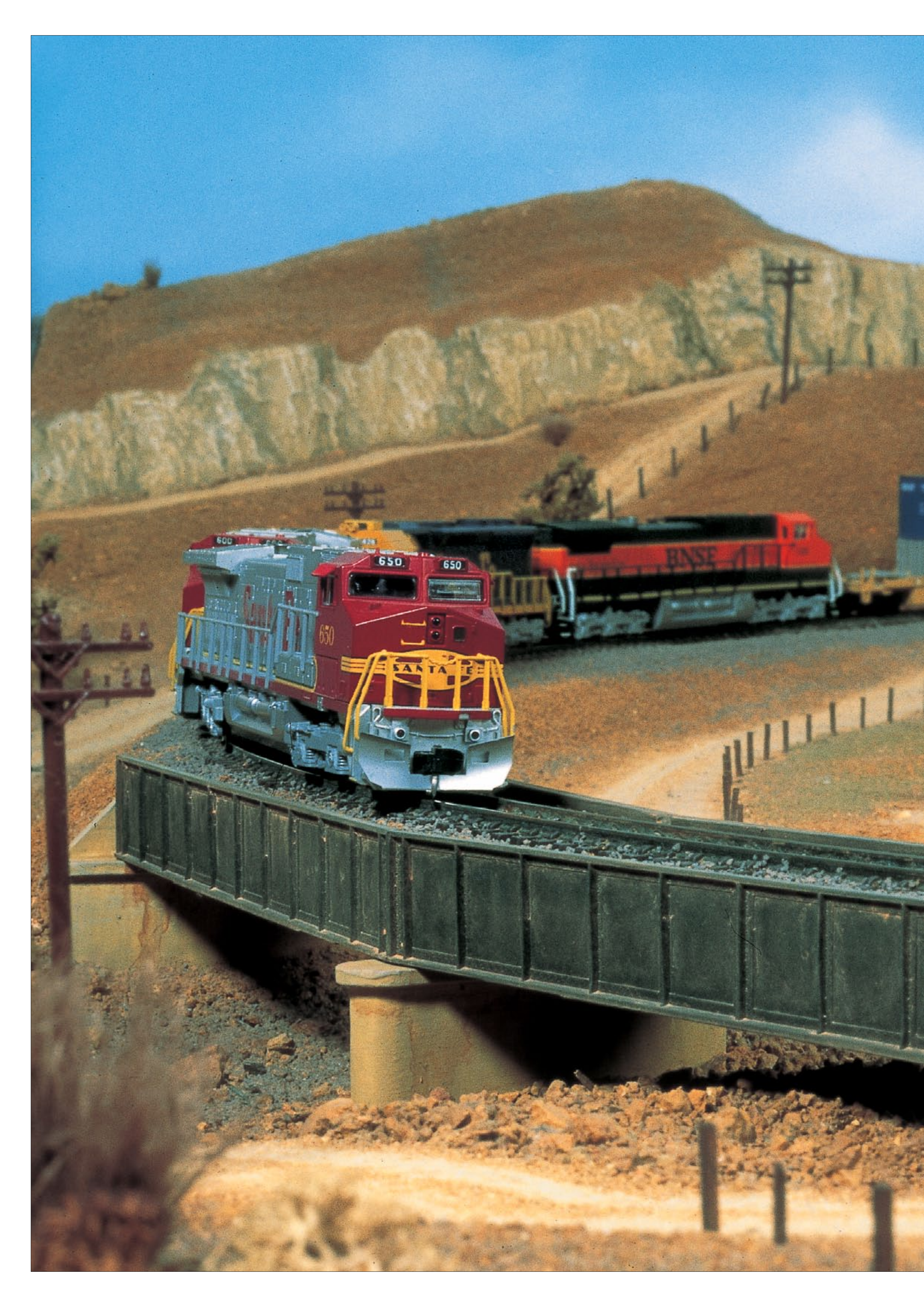
• Von Eugen Hänseler • Fotos von Daniel Wietlisbach

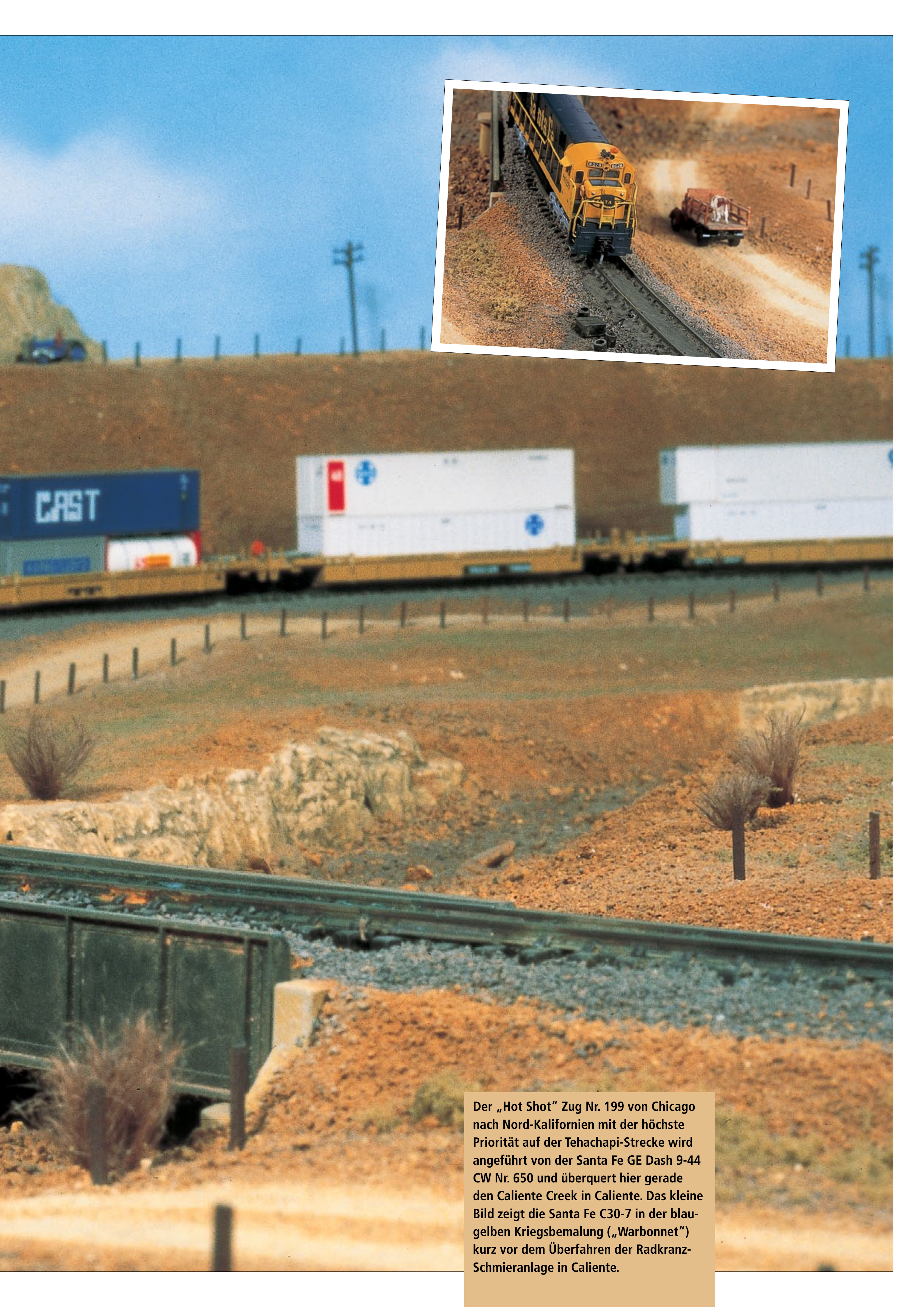



WANT ADS
CAFETERIA
BAIL BOND
HARVEY'S
BAIL
ARVEY'S
BAIL
RAIL ROAD
CROSSING



Emsiges Treiben herrscht in Los Angeles. Ein Fensterreiniger bringt die Fenster des Madison Hotel wieder auf Hochglanz, Mrs. Huntley hängt auf dem Dach ihre Wäsche auf. Der Sheriff überwacht den Verkehr auf der Kreuzung vor dem Madison Hotel (rechts).


600
650
650
650
BNSF



Der „Hot Shot“ Zug Nr. 199 von Chicago nach Nord-Kalifornien mit der höchste Priorität auf der Tehachapi-Strecke wird angeführt von der Santa Fe GE Dash 9-44 CW Nr. 650 und überquert hier gerade den Caliente Creek in Caliente. Das kleine Bild zeigt die Santa Fe C30-7 in der blau-gelben Kriegsbemalung („Warbonnet“) kurz vor dem Überfahren der Radkranz-Schmieranlage in Caliente.



Bunt ist der Betrieb auf Eugen Hänselers N-Anlage in jeder Beziehung. Bunt im Sinne von vielfältig ist da zunächst der Betrieb, in der Regel mit modernen Dieselloks sowie langen Container- und Trailerzügen, aber auch mit nostalgischen Damplokriesen und allem, was dazugehört. Bunt sind aber auch die Fahrzeuge selber, denn jede der vielen US-Bahngesellschaften hat eigene und ganz markante Farbdesigns.

Mein Interesse für die Eisenbahn hat wahrscheinlich wie bei vielen Modellbahnern begonnen. Als ich ungefähr neun Jahre alt war, bekam ich von meinen Eltern zu Weihnachten meine Märklin-H0-Eisenbahn geschenkt. Der erste Zug bestand aus einer DB-Dampflok und fünf Güterwagen, darunter war auch eine US-Gondola der DIXIE-Linie. Dieser Güterwagen hat mich immer besonders fasziniert, schon seiner Größe wegen. Zu diesem Zeitpunkt war Landschaftsgestaltung für mich noch kein Thema. Viel wichtiger waren möglichst viel Schienen, Weichen und Fahrbetrieb mit schnellen Zügen.

Wie ich auf US-Bahnen gekommen bin

Ich absolvierte eine Lehre als Maschinenschlosser bei der SIG (Schweizerische Industrie-Gesellschaft), die neben anderem auch Eisenbahnwagen und Verpackungsmaschinen herstellt. Nach Abschluss der Lehre bot mir die Firma an, bei einem Kunden für ein Jahr als Betriebsmechaniker zu arbeiten. Ich packte meine Koffer und reiste für ein Jahr nach Toronto in Kanada, wo ich für verschiedene Verpackungsmaschinen in einer Schokoladen- und Icecreamfabrik verantwortlich war.

In Toronto fand ich eine kleine Wohnung in der Nähe des Ontario-Sees und auch die Bahnlinie der CN (Canadian National Railroad) war nicht weit entfernt. Die große Stadt und die Weite des Landes faszinierten mich immer mehr. Dazu kamen die farbenfrohen und unheimlich langen Güterzüge. So verbrachte ich viele Wochenenden an der CN-Linie oder auf einer Überführung, die über die Central Station führte. Von dort aus hatte man einen sehr guten Überblick auf das Lokdepot mit Drehscheibe und Lokschuppen, wo immer reger Betrieb herrschte: Loks wurden aufgetankt, besandet und zu Mehrfachtraktionen zusammengestellt. Kilometerlange Güterzüge wurden zur Abfahrt bereitgestellt. Ich kam aus dem Staunen kaum heraus, als ich den ersten Güterzug abfahren sah. Zuerst haben die Loks den Zug ein Stück zusammengeschoben, sodass alle Kupplungen Spiel hatten. Dann ging‘s los: Die Loks fuhren an und man hörte, wie sich Wagen um Wagen mit einem lauten Knall in Bewegung setzte. Auch die farbigen Personenzüge wie Northlander und Turbotrain zogen mich in ihren Bann.

Als mein Jahr vorüber war, bereiste ich vier Wochen lang Kalifornien. Ich war von San Francisco und Los Angeles begeistert, auch die unendliche Weite der Landschaft machte riesigen Eindruck auf mich. Zum ersten Mal sah ich die verschiedenen Farbschemata der vielen Eisenbahngesellschaften. Zurück in der Schweiz war für mich klar, dass ich von meiner Märklin-Bahn, die in der Zwischenzeit auch einen Güterzug der Union Pacific beinhaltete, voll auf „Amerikanisch“ umsteigen werde. Da ich sowieso auf Gleichstrom umstellen wollte – wegen des größeren Angebots an Rollmaterial –, wechselte ich auch gleich die Spurweite von H0 auf N. In N kommen lange Züge, wie sie mir in Erinnerung waren, besser zur Geltung. Und zudem ließ sich damit auch mein Platzproblem besser lösen.

Ein Arbeitskollege informierte mich darüber, dass der Eisenbahnklub Feuerthalen eine Clubanlage in der Baugröße N nach amerikanischem Vorbild baute. Schon nach zwei, drei Besuchen trat ich dem Klub bei. Die geplante Clubanlage sollte 15 Meter lang werden, also geradezu ideal für lange Güterzüge. Zu Hause begann ich ein Dio-rama zu bauen. Mir ging das



Im hinteren Teil des Betriebswerkes ist der Unterhalt MofW (Maintenance of Way) zu Hause (links oben). Der Schneepflug und die Rotary-Dampfschneeschleuder sind bereits wieder für den Beginn der Wintersaison vorbereitet. Oben ein Blick auf den Ringlokschuppen, wo noch einige Maschinen auf ihren harten Einsatz warten.

Nach einer kleinen Reparatur wird der Dieselmotor der C30-7 auf einem durchgehenden Gleis hinter dem Lokschuppen getestet.



Die GP-30 kehrt nach einem harten Helper-Einsatz wieder ins Lokdepot zurück.



Zwei Super Fleet Dash 9-44 verlassen das Bw um den nächsten Zug nach Chicago zu übernehmen.

Am auffallendsten im Industriegebiet ist der von weitem sichtbare Wassertank der Neilson-Icecream-Fabrik. Von ihm bezieht die Kältezentrale im Vordergrund das Wasser, um die Produktion mit entsprechend niedrigen Temperaturen zu versorgen.

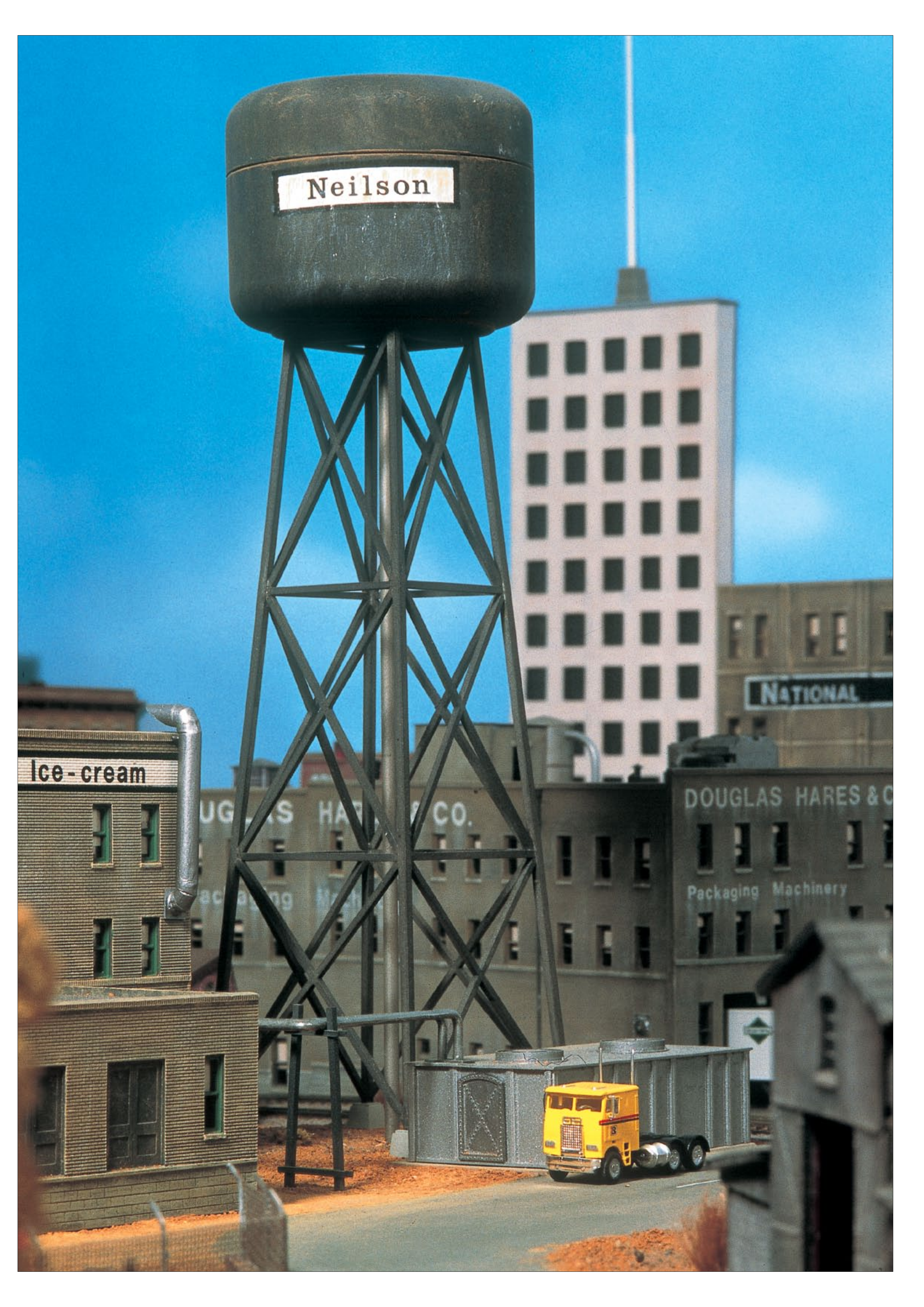
Zwei Lokgenerationen treffen sich unter der Bekohlungsanlage: links eine SD-40, rechts die Challenger der Union Pacific, die heute noch unter Dampf steht und für Sonderfahrten eingesetzt wird.

Lokdepot von Toronto nicht mehr aus dem Kopf. Ich suchte Unterlagen und fand das Foto eines Bw's in der MIBA. Mich faszinierte die Vielfalt der Geräte und Einrichtungen, die im Bw-Bereich anzutreffen sind, z.B. Bekohlungsanlage, Wasserkräne, Besandungsanlage, Schlackengrube, Dieseltankstelle, Gebäude für verschiedene Reparaturen und vieles mehr.

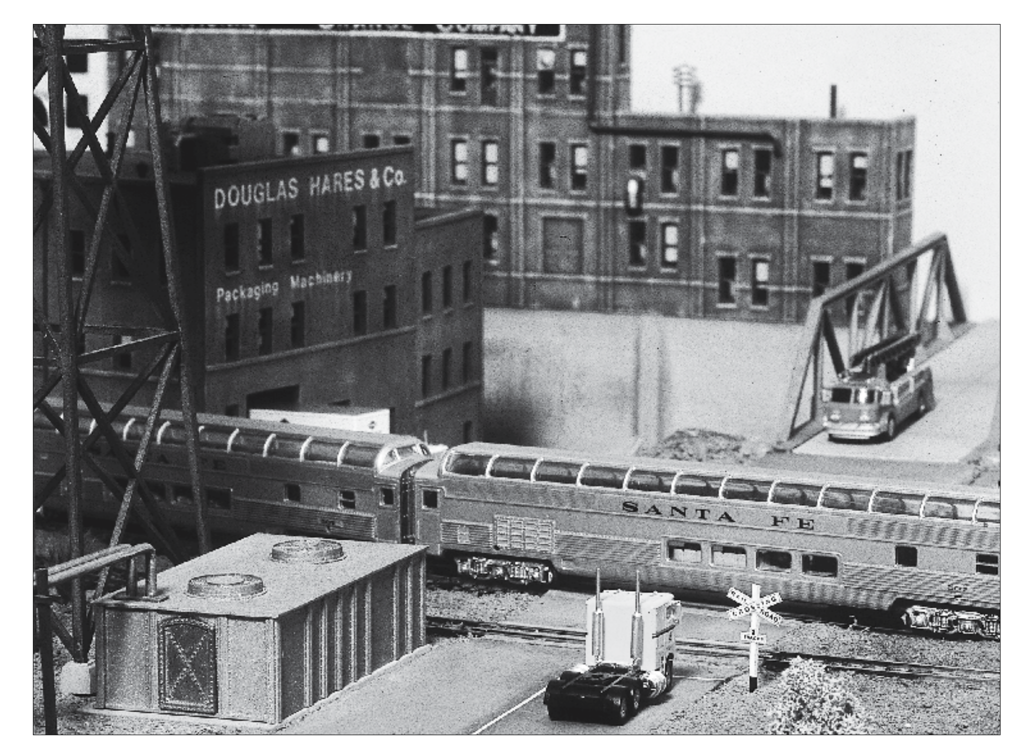
Erstes Diorama: Roundhouse

Ich begann mit einer 16-mm-Sperrholzplatte mit einer Grundfläche von 85 X 110 cm. Beim Schienenmaterial habe ich mich für Arnold-Gleise entschieden; mir gefiel das feine, schön brünierte Schienenprofil. Als Erstes habe ich das Loch für die Arnold-Drehscheibe herausgesägt. Das Roundhouse aus drei Heljan-Bausätzen entstand als Nächstes. Weiter ging es mit der leicht „amerikanisierten" Bekohlungsanlage von Arnold. In Amerika fuhren die Loks unter dem Kohlenbunker durch, die Anlieferung großer Mengen musste also sichergestellt sein. So wurden die Kohlen-Hopper meistens direkt über den Silo entladen, von wo die Ladung über eine Förderanlage in den Kohlenbunker gelangte.

Für die Schlackengrube habe ich mit dem Stechbeitel einen Graben ausgehoben und mit Kibri-Mauerplatten verkleidet. Ein Förderband bringt die Schlacke aus der Grube zum weiteren Abtransport mit dem Lkw. Die Besandungsanlage ist ein Eigenbau aus PVC-Material, wie es für die Herstellung von Jogurtbechern verwendet wird. Natürlich gehört auch eine größere Reparaturwerkstätte dazu; sie ist im Fabrikgebäude von Pola untergebracht. Die Räder- und Drehgestell-Reparaturabteilung ist in der Pola-Oldtimer-Werkhalle untergebracht. Das Fundament bildet die Schachtel eines alten Parker-



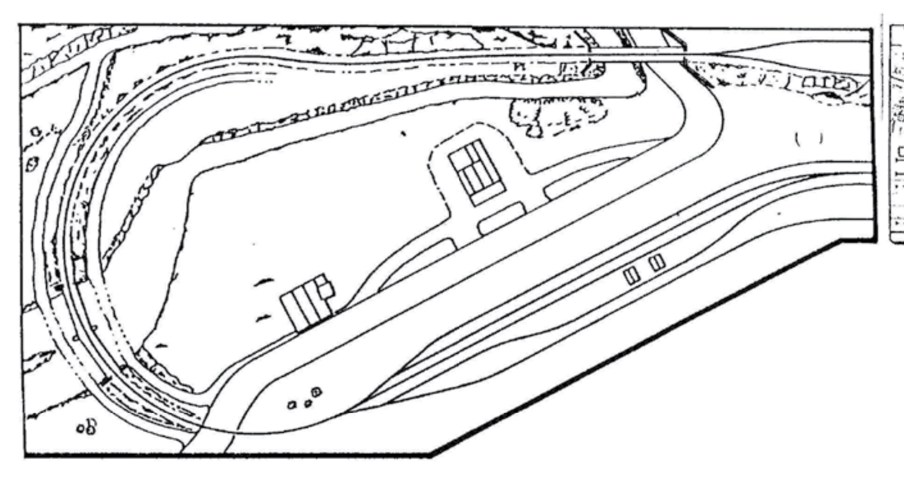
Neilson
Ice - cream
NATIONAL
DOUGLAS HARES & C
Packaging Machinery



Zwei Domecars des legendären San Francisco Chief überqueren eine Straße im Industrieviertel.



Der Drugstore (Apotheke) ist in diesem wunderschönen Backsteingebäude untergebracht.



Unmaßstäblicher Gleisplan der N-Anlage, der deutlich die drei Teilstücke zeigt: rechts die Keimzelle, das „Roundhouse", mit dem neuesten Anbau („The Old Part of Los Angeles II"), oben „The Old Part of Los Angeles I" und links „Horseshoe Curve at Caliente".

Rollerpens. Wichtig war mir die Möglichkeit durch das Gebäude zu fahren, was jedoch nur geht, wenn es aufgestockt wird.

Danach noch ein paar kleinere Details: Kran, Pumpenhaus und Wassertank, kleine Bekohlungsanlage für Nostalgie-Loks, Wasserkräne und Dieseltankstelle. Alle Gebäude und Strukturen habe ich mit Floquil- und Polly-S-Farben bemalt. Das Gelände ist mit Gips modelliert und mit in Wasser aufgelösten Pulverfarben von Winsor and Newton bemalt. Zu meiner größten Überraschung stellte ich fest, dass die Arnold-Gleise zu rosten begannen, was zu Kontaktproblemen führte.

Nachdem sich Anfang der 80er-Jahre Nachwuchs bei mir eingestellt hatte, wurde es eng für mein Hobby – räumlich und zeitlich. Das Diorama verschwand im Bettkasten. Doch ich war weiterhin im Eisenbahnamateur-Club Feuerthalen aktiv.

American Railroadfans of Switzerland

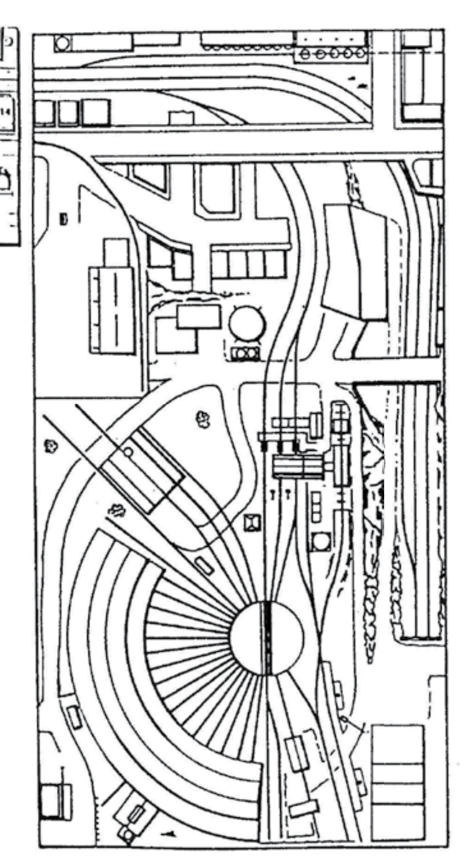
Mein Hobby beschränkte sich auf die wöchentlichen Klubabende und die monatlichen Zusammenkünfte der American Railroadfans of Switzerland in Kilchberg, welche von Werner Meer organisiert werden. Dort trifft man sich zu einem Diavortrag über amerikanische Eisenbahnen und zum gemütlichen Beisammensein unter Gleichgesinnten. Werner Meer ist auch der Initiator der Convention, die alle zwei Jahre durchgeführt wird. Die Convention der American Railroadfans in Switzerland ist unter Insidern die beste Ausstellung für amerikanische Eisenbahnfans in Europa. Dies hat mich auch immer wieder motiviert ein neues Diorama in Angriff zu nehmen und die Detaillierung immer weiter zu verfeinern. Der Kontakt und Ideenaustausch unter Gleichgesinnten, egal welcher Spurweite, steigert die eigenen Ansprüche der Ausführung und Detaillierung.

1987 begann ich mit dem Bau eines Schreibtisch-Dioramas im Wohnzimmer, das eine Größe 35 x 160 cm aufwies. Da ich immer noch keinen Platz hatte, musste mir die Länge des Schreibtisches und die Breite eines Ordners genügen. Ich habe das Diorama so gestaltet, dass ich es in das Büchergestell über dem Schreibtisch integrieren konnte. Unsere Klubanlage war dagegen schon fahrfähig und ich machte mir Gedanken über die Geländegestaltung und den Bau von Gebäuden. Ziel war es, eine kleine Rangieranlage zu bauen und erste Erfahrungen im Eigenbau (Scratchbuilding) von Gebäuden zu sammeln. Als Vorlage dienten wieder Fotos aus verschiedenen Artikeln der US-Zeitschrift „Model Railroader". Beim Bau der verschiedenen Gebäude benutzte ich Lindenholz





Im Terminal des Southern Pacific Truck Service herrscht reger Betrieb. Hier werden Güter, die per Lastwagen und Bahn ankommen, umgeladen.



(Northeastern-Profilplatten) für Wände und Fenster. Die Dächer bestanden aus einzelnen Schindeln, die ich aus Furnierplatten schnitt und auf Karton aufgeklebt habe. Für den Wasserturm habe ich eine Gesichtscreme-Dose meiner Frau verwendet, die ich mit Northeastern-Holz überzog. Die letzte grosse Arbeit war ein Bahnhof der Santa Fe, den ich nach einem Originalbauplan ebenfalls aus Northeastern-Holz baute.

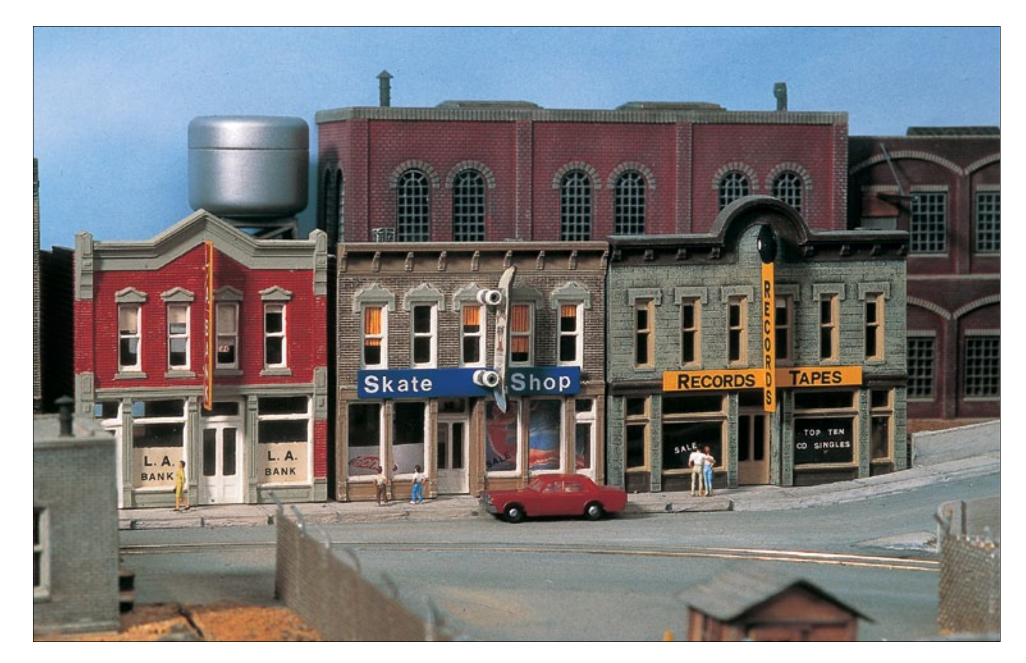
Da ich ein kleines Problem habe mit der Farberkennung – ich bin rot-grünblind –, griff ich bei der Gestaltung des Geländes zur Natur. Das Streumaterial besteht aus Erde, die mit einem Teesieb in verschiedene Körnungen gesiebt wurde. Auf dem Diorama waren schließlich nur die Schienen und Weichen gekauft, alles andere entstand im Eigenbau.

Old Part of Los Angeles

Old Part of Los Angeles ist das erste Stück meiner Modulanlage. Die Vorlage für dieses Diorama fand ich ebenfalls im Model Railroader, in einer Ausgabe vom Oktober 1989. Darin stellt Bob Smaus seine H0-Anlage vor. Bob ist Redakteur beim Magazin Los Angeles Time und schrieb einen Artikel über den ältesten Teil von LA. Dabei stieß er auf sehr romantische Ecken in der Stadt. Sie inspirierten ihn seine H0-Anlage in Angriff zu nehmen. Alle Bauwerke sind dem Original nachgebaut, wie es sie in Los Angeles noch in den 50er-Jahren gegeben hat. Längere Zeit hatte ich nach einem Vorbild für ein Diorama gesucht – halb Stadt, halb Landschaft. Nun war ich vom Gleisbild und von den Fotos fasziniert. Ich habe den Gleisplan auf den N-Maßstab verkleinert, was die Größe von 48 x 180 cm ergab, und versuchte mein Diorama den Fotos nachzubauen.

Der Unterbau besteht aus einer auf einen Dachlatten-Rahmen aufgeschraubte und verleimte 10-mm-Sperrholzplatte. Ein alter Besenstiel lieferte die Distanzstücke, auf denen eine zweite Sperrholzplatte für die erhöhten Geländeteile befestigt ist. Das Gelände ist in der „Hard Shell"-Methode (harte Schale) aufgebaut. Über Holz- oder Kartonprofile wird mit Malerklebeband ein Gitternetz gezogen. Von einer saugfähigen Haushaltspapierrolle werden ca. drei bis fünf Zentimeter breite Streifen heruntergeschnitten und in eine sehr dünne Gipsmasse getaucht. Die voll gesogenen Streifen werden nun über das Gitternetz gelegt. Felsen werden gleich in das Gelände integriert.

Diese Methode hat den Vorteil, dass unter dem Gelände ein Hohlraum entsteht, was beim weiteren Bau und der späteren Kabelführung sehr hilfreich ist. Zudem lassen sich nachträglich noch Korrekturen des Geländes vornehmen. So können größere Teile herausgeschnitten und wieder neu in die Landschaft integriert werden. Die Felsen bestehen aus Gips, der in Formen oder Silikonabzügen von echten Steinstrukturen gegossen wurde. Die ersten Formen hatte mein Kollege Dieter Haltmeier aus Silikonmasse, die Zahnärzte verwenden, selber hergestellt. Heute kann man sie von Woodland Scenics fertig kaufen. Die Felsen sind mit verdünnten Wasserfarben bemalt, die noch im nassem Zustand mit Wasser und einigen Tropfen schwarzer Tusche besprüht werden. Die Tusche rinnt in die Ritzen und ergibt so eine gute Tiefenwirkung.





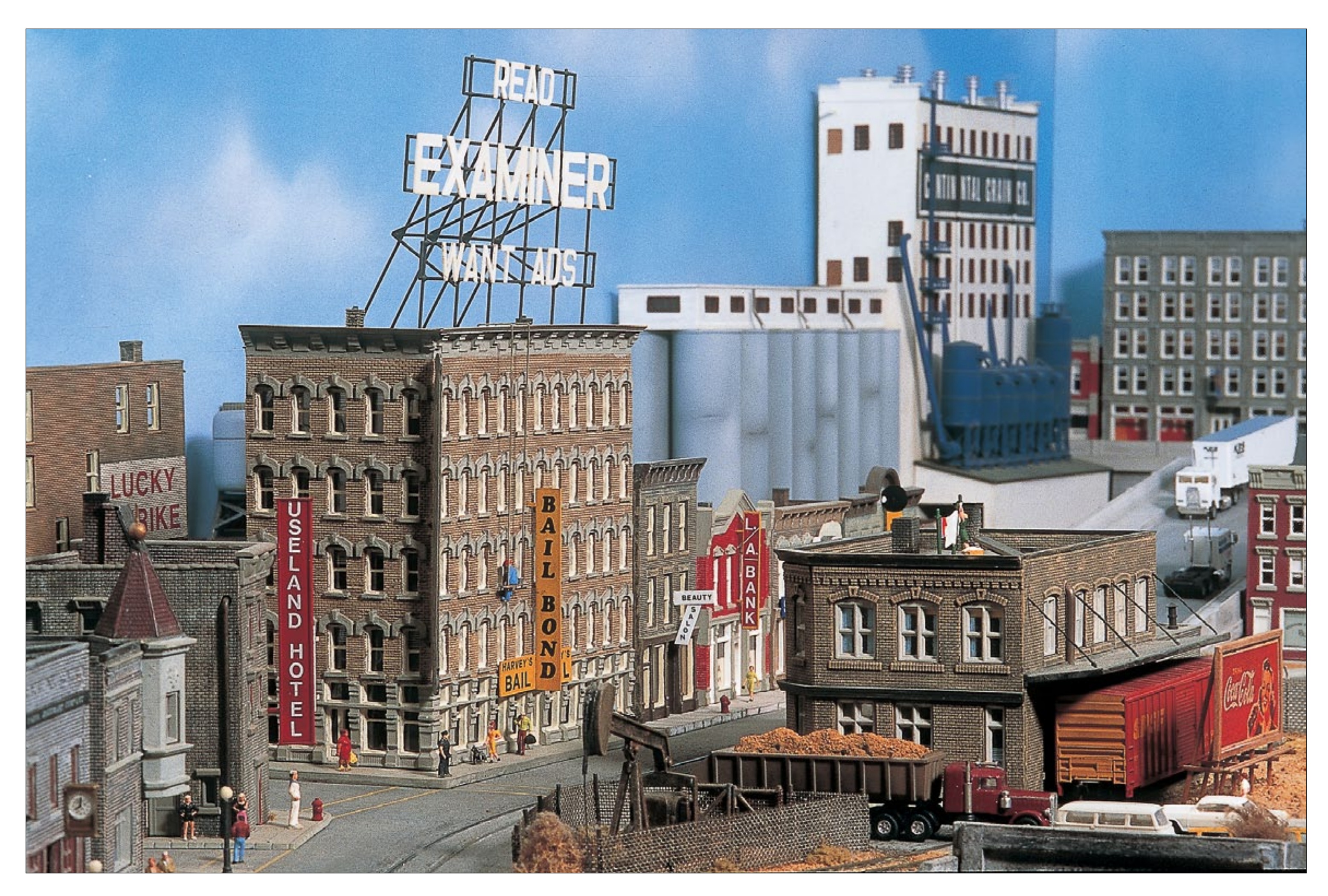
Peter´s Skate Shop wirbt mit einem übergroßen Skateboard um Aufmerksamkeit. Solche großen Werbetafeln sind in den USA überall anzutreffen (links).

Die Union Pacific SW 1200 bringt Boxcars zu Southern Pacific Truck Service, wo die Güter auf Trucks umgeladen werden.

Das „Streumaterial" – gesiebte Erde – habe ich auf Holzleim, der mit sieben Teilen Wasser und einem Spritzer Spülmittel verdünnt ist, rieseln lassen. Die winzige Zugabe von Spülmittel entspannt das Wassers, sodass nicht alles davonschwimmt. Zum Schluss werden die Felsen mit der „Dry Brush"-Methode behandelt: Weiße oder helle Erdfarbe wird mit einem weichen Pinsel, der an einem Lappen abgerieben wird, über die Felsstruktur „gebürstet". Zur besseren Fixierung besprühe ich das Gelände noch mit einem billigen Haarspray. Büsche entstanden aus eingefärbter Hanfschnur, die einseitig von einem Tropfen CA-Kleber zusammengehalten wird.

Gleise, Weichen und Weichenantriebe stammen vom englischen Hersteller Peco; hiermit ist ein sicherer Betrieb garantiert. Am meisten Sorgen bereiteten mir die Gebäude. Nach langem Suchen habe ich Bausätze von verschiedenen Herstellern gefunden, aus denen ich einen Teil der Gebäude mehr oder weniger genau nach Sams Vorbildern gestalten konnte. Kitbashing nennt man das, inzwischen nicht nur bei den US-Modellbahnern: Die Bausatzteile werden abgeändert und den eigenen Vorstellungen entsprechend zu völlig neuen Bauwerken zusammengesetzt.

Die „Los Angeles Soap Company" ist aus dem Bausatz Nr. 505 von DPM (De-



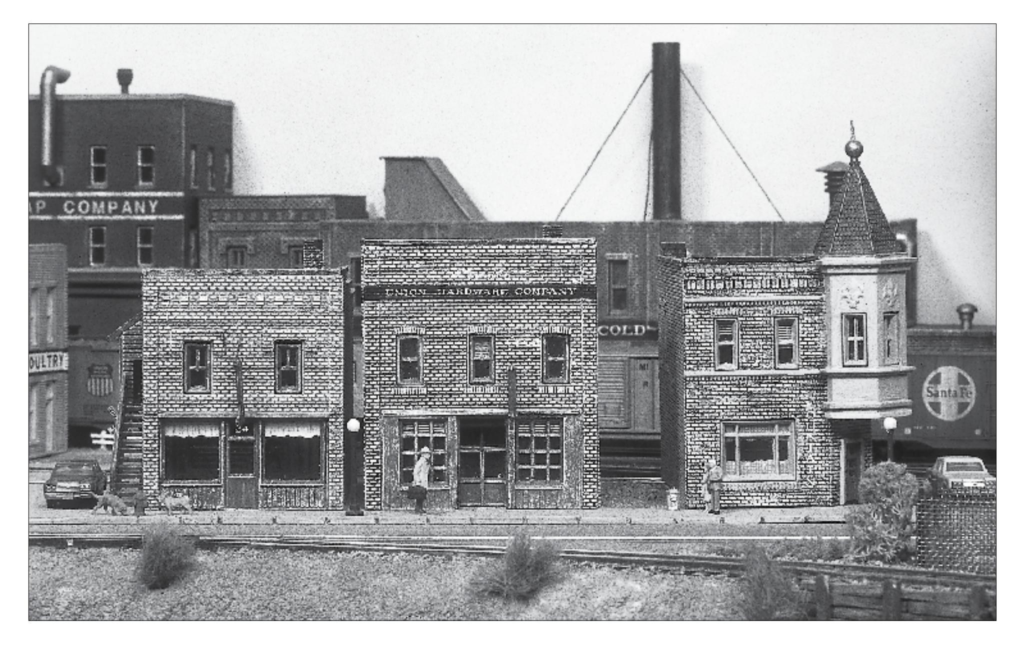
In Los Angeles selbst wird überall Öl gefördert. So stehen auch Förderpumpen mitten in der Stadt. Sie werden liebevoll „Walking beam“ genannt.

sign Preservation Models) entstanden. Der angrenzende „Mercans Ice and Cold Storage“ entstand ebenso aus dem DPM-Bausatz Nr. 506 wie das Bürogebäude der Firma „Aggeiek & Musser“ sowie die „Phillips Poultry Co.“. Da die Bahnlinie in einer Kurve quer durch das Gebäude verläuft, mussten die Wände gebogen werden. Ich habe sie aus einer Kibri-Mauerplatte ausgeschnitten und im heißen Wasser, dem Haartrockner und sanfter Gewalt auf den gewünschten Radius gebracht. Es ist verblüffend, was mit einem Bausatz und ein bisschen Fantasie alles nachgebaut werden kann. Das „Madison Hotel“ ist ein Bausatz von Magnuson Models, die Zeitschriften-Werbung auf dem Dach habe ich selbst angefertigt: 0,8-mm-Messingdraht zu einem Gestell verlötet, die Buchstaben aus einer Polystyrol-Platte von Evergreen ausgeschnitten und zurechtgefeilt. Basis für das Useland Hotel war der Heljan-Bausatz 611, der mit ein paar Details wie Airconditioner, Feuerleiter, Bar und Ähnlichem verfeinert wurde.

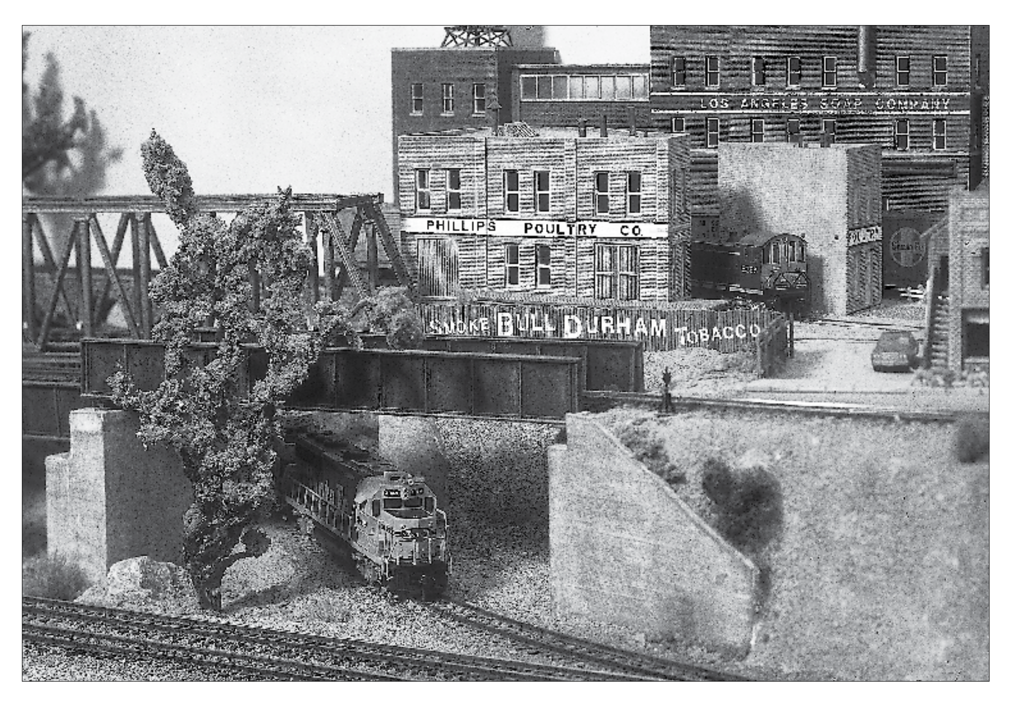
Was nicht aus Bausätzen erstellt werden konnte, habe ich aus Holz und Karton selber gebastelt, so zum Beispiel die Eisanlage. Das Gebäude besteht aus Sperrholz, das mit 1,5 mm dickem Karton überzogen ist. Die Eisverladerampe entstand aus Streichhölzern und Northeastern-Holz, wie auch der Güterschuppen im Vordergrund. Diverse kleine Details wie Besandungs- und Tankanlage, Hydranten sowie die „Railroad Crossing“-Signale sind Messing-Eigenbauten. Auch die motorisierte Öl-Pumpe: Sie funktioniert – mit Hilfe eines Walkman-Motors.

Horseshoe Curve at Caliente

Das zweite Stück meiner Modulanlage ist die Hufeisenkurve von Caliente. Im Model Railroader vom Januar 1990 wurde die H0-Anlage des Model Railroad Museum in San Diego vorgestellt. Genau diese Kehrschlaufe passte in meine Modulanlage; und es war eine Strecke, auf der die Santa Fe verkehrt. Auch für die Gestaltung dieses Diorama dienten Fotos als Vorlage. Ich war zu dieser Zeit noch nie vor Ort gewesen, hatte aber schon etliches darüber gelesen. Caliente ist eine unscheinbare, kleine Ortschaft mit ca. einem Dutzend Einwohner. Caliente ist spanisch und bedeutet „heiß“. Für den US-Railfan jedoch ist die Ortschaft ein Begriff, denn sie liegt 20 Meilen östlich von Bakersfield am Fuße der Steigung nach Mojave. Hier verläuft die Strecke der Southern Pacific und Santa Fe von San Francisco, Oakland durch das San Joaquin Valley nach Los Angeles und Chicago über den Tehachapi Pass. Die Linienführung mit der sehr bekannten Kehrschleife, dem Tehachapi Loop, wurde 1876 fertig gebaut. Vor über hundert Jahren war Caliente ein absolutes „Boomtown“ und eine Station für Dampfloks, die als Schubmaschinen eingesetzt wurden. Diese Unterstützung war und ist immer noch nötig, um die Steigung von 2,52 % von Bakersfield, auf 122 m Meereshöhe, bis zur Passhöhe von Summit auf 1228 m zu überwinden. Im Innern der Hufeisenkurve liegen das Postbüro, das in einem Laden untergebracht war, und eine Reparaturwerkstätte, die um 1900 gebaut wurde. Auf dem seitlich angebauten Turm war ein Wassertank montiert, der die Wasserversorgung des Ortes sicherstellte. Im Innern des Turmes befinden sich die dazu nötigen Pumpen.



In diesen typischen alten Backsteingebäuden befinden sich ein Restaurant, das Eisenwarengeschäft und der Schuhmacher.



Der lokale Güterzug wartet auf die Freigabe um in die Hauptstrecke einfahren zu können.

In den 70er-Jahren verfügte Caliente noch über fünf Gleise. So konnte ich das Gleisbild mit kleinen Änderungen gut an Old Part of Los Angeles anpassen. Heute existieren nur noch zwei Gleise und ein Abstellgleis für den „Maintenance of Way“ (Gleisunterhalt). Die Schubloks oder „Mid Train Helpers“ werden auf dieser Strecke immer noch gebraucht. Sie werden in Bakersfield in den Zug integriert und helfen die kilometerlangen Güterzüge über die Steigung bis nach Tehachapi zu bringen.

Dort werden sie abgekoppelt und fahren nach Bakersfield zurück. Meistens besteht ein Helper-Set aus vier sechsachsigen Dieselloks. Es ist nicht selten, dass ein Güterzug mit bis zu zehn Dieselloks die Bergstrecke befährt.

Die beiden Gebäude des Caliente Store sind nach Originalplänen gebaut. Für Wände, Türen und Fensterrahmen habe ich Northeastern-Profilplatten verwendet. Das Dach ist aus Karton, den ich eingeritzt und mit einer Lage eines Papiertaschentuches überzogen habe, um verschiedene Stücke der Dachpappe nachzuahmen. Die Tanksäulen und die 76er Werbetafel sind Eigenbauten aus Messing.

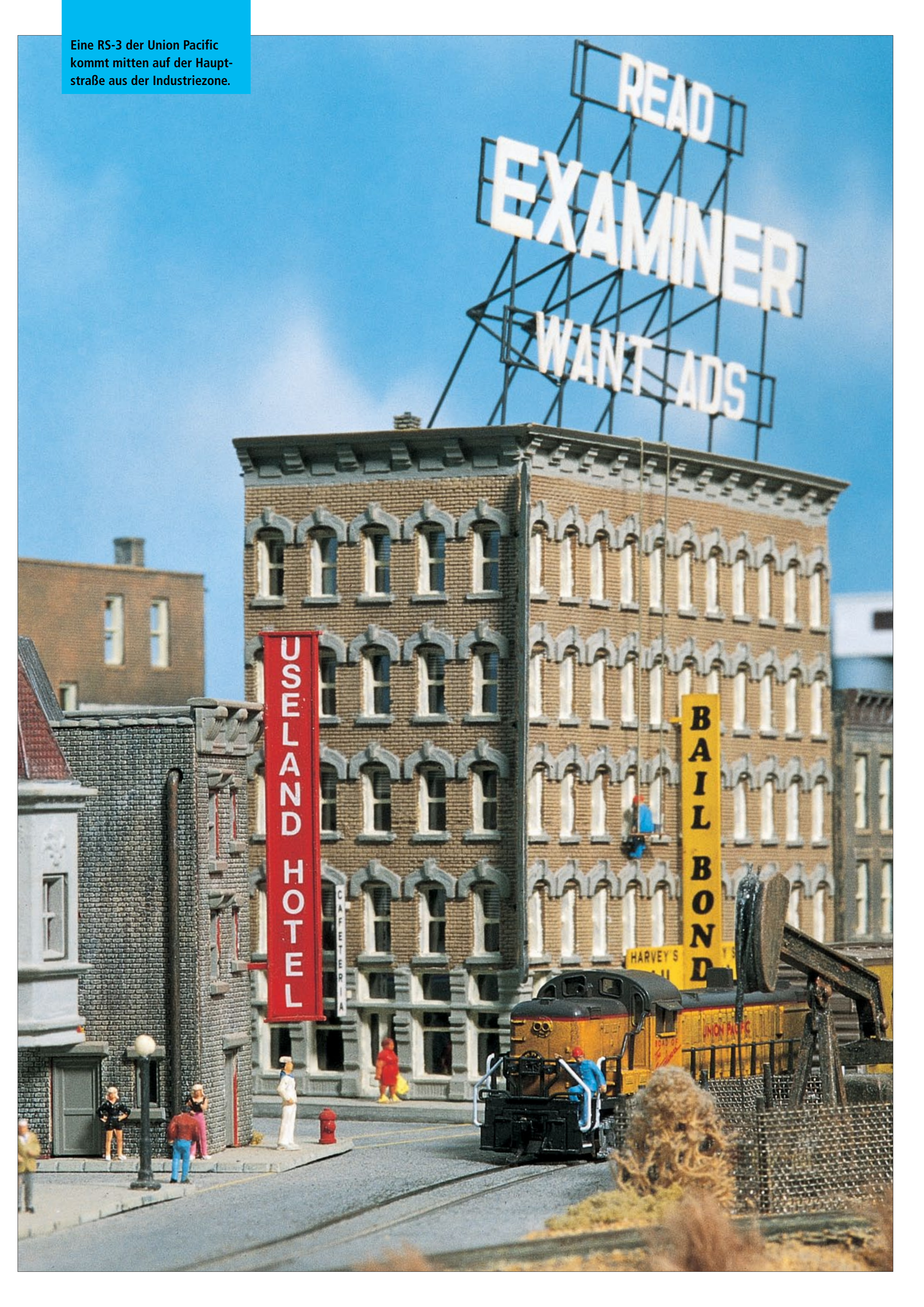
Die Wände der Caliente Garage bestehen aus 4-mm-Sperrholz und sind mit kleinen Wellblech-Platten, die ich aus einer Platte von Campbell Scale Models herausgeschnitten habe, überklebt. Beim Dach sind sie auf Karton aufgeklebt, der auf der Unterseite Holzprofile hat, die für die Luftzirkulation unter dem Dach sorgen. Nach der Fertigstellung habe ich das Modell mit SP Lettering Gray von Floquil gestrichen und später verwittert.

Im Juli 1996 war ich selber in Caliente und habe Details wie Standort der Signale, der Radkranz-Schmieranlage, Propangastank, Höhe der Brücke, kleine Bahnbauten und vieles mehr an Ort und Stelle aufskizziert. Der Laden wurde aufgegeben und auch die Tanksäulen existieren nicht mehr. Die Post ist noch immer da und belegt nun das ganze Gebäude. Die Garage wurde auch abgebrochen, es existiert nur noch der alte Wasserturm. Seit dieser Zeit habe ich guten Kontakt zur „Postmasterin“ Jerry Huntley, die alle meine offenen Fragen beantworten konnte.

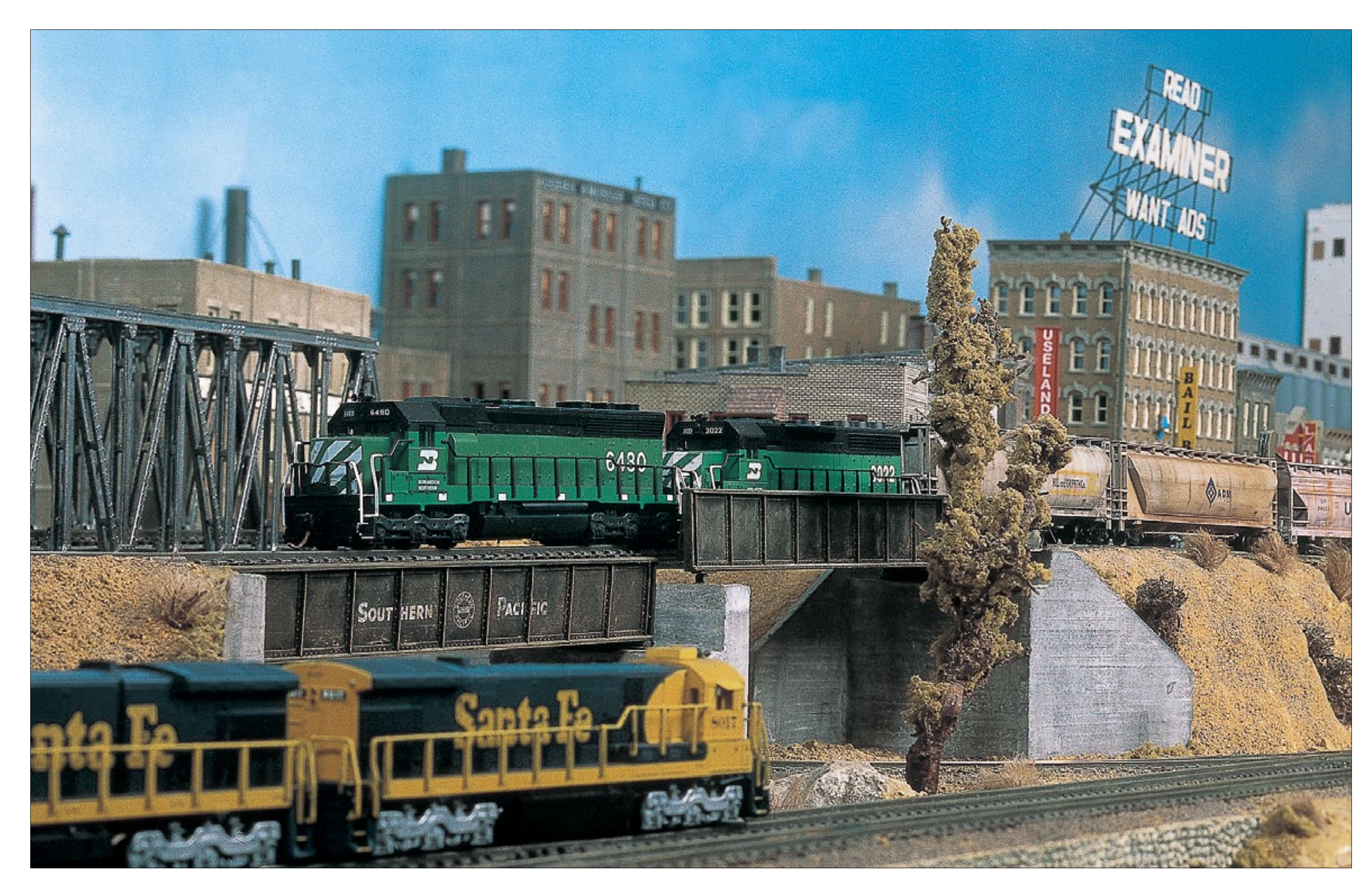
Wieder daheim, habe ich den hinteren Teil des Dioramas abgebrochen. Denn die Höhe der Brücke sowie der Brückentyp waren falsch. Jetzt stimmt die Höhe von 13 Fuß und 11 Inches ganz genau. Im Oktober 1997 besuchte ich Caliente ein weiteres Mal. Mein größtes Erlebnis war die Einladung zum Frühstück bei Jerry. Sie hat mir und meinem Freund Dieter Haltmeier, der mich begleitete, im Innern des Post office ein Frühstück mit lokalen Spezialitäten serviert. Vom hübsch dekorierten Frühstückstisch aus konnten wir die vorbeifahrenden Züge sehen und fotografieren.

Wir hatten uns zum Ziel gesetzt, die Strecke von Caliente bis Tehachapi zu begehen. In verschiedenen Etappen, mit diversen Foto- und Videostopps waren wir vier Tage zu Fuß unterwegs. Diesmal wollte ich auch die H0-Anlage im Modelrailroad Museum von San Diego sehen. Ich war sehr überrascht, wie genau die Strecke in H0 nachgebaut wurde.

Auf den Bergstrecken des Cajon und des Tehachapi Mountain mit einer Steigung von 2,2 % kommen so genannte Flange Oilers (Radkranz-Schmieranlagen) zum Einsatz: In engen Kurven werden die äußeren Radkränze geschmiert um die Abnutzung des Schienenmaterials zu vermindern. Der Verbrauch liegt bei 220 Tonnen Fett pro Jahr! Dies verursacht auch Traktionsprobleme bei modernen Lokomotiven, die mit elektronischer Traktionskontrolle ausgerüstet sind. Ihre Leistung kann sich von 4000 PS bis auf 800 PS reduzieren.



Eine RS-3 der Union Pacific kommt mitten auf der Hauptstraße aus der Industriezone.



Maschinen der Burlington Northern verlassen mit einem Silowagen-Blockzug („Covered Hopper“) Los Angeles.

Old Part of Los Angeles II

Auf dem dritten Teil meiner Modulanlage entsteht, wie der Name schon ahnen lässt, die Fortsetzung von Old Part of Los Angeles, und zwar auf einer Grundfläche von 1 x 2 m. Dieser Anlagenteil hat kein konkretes Vorbild, sondern ist ein reines Fantasieprodukt oder – um beim richtigen Sprachgebrauch zu bleiben – „Freelance“. Hier habe ich Drehscheibe und Lokdepot integriert, drunter ist eine doppelspurige Kehrschleife untergebracht.

Material für die Ausgestaltung fand ich wiederum im Model Railroader. Zum Beispiel ist das Freight Terminal des „Southern Pacific Truck Service“ der DPM-Bausatz Nr. 510. Für die „National Orange Company“ musste wieder der schon bekannte Bausatz Nr. 506 herhalten. Das Getreidesilo der „Continental Grain Co.“ ist ein kompletter Eigenbau aus Sperrholz, Karton und PVC-Rohren auf der Basis eines Fotos. Auf die gleiche Weise entstand das Warehouse von „Bekins“. Das „Route 66 Cafe“ ist aus überzähligen Teilen von anderen DPM-Bausätzen zusammengebastelt.

Meine beiden Söhne sind „echt angefressene“ Skateboarder und CD-Freaks – also mussten auch ein Skate Shop und ein Record Shop her, auch wenn keiner der beiden Interesse an meinem Hobby hat. Die „Neilson Icecream“-Fabrik war für ein Jahr mein Arbeitgeber in Toronto.

Da ich mich mein Leben lang mit Verpackungsmaschinen herumschlage, durfte natürlich auch eine solche Verpackungsmaschinenfabrik nicht fehlen. Der Inhaber dieser Fabrik ist Douglas Harres, ein englischer Arbeitskollege, der mir in Kanada die englische Sprache beigebracht hat.

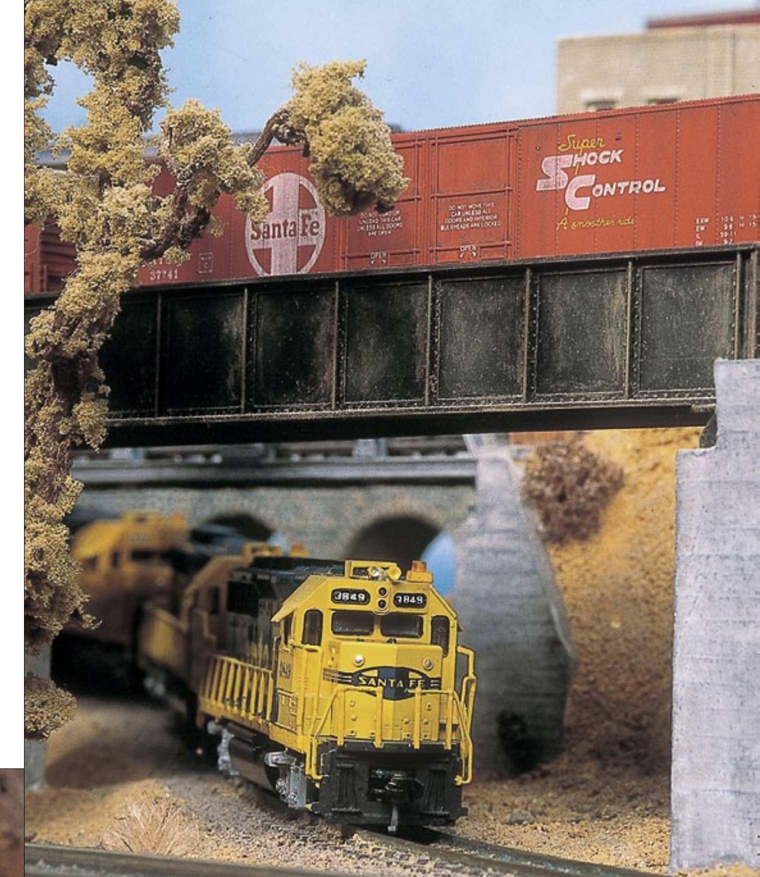
Für Straßen, Brücken und Stützmauern verwende ich Holz und Karton. Die Grundform der Stützmauern ist aus 10-mm-Sperrholz herausgeschnitten, auf den ich einen ca. 2 mm starken Karton aufklebe, der vorher mit einem Messer eingeritzt wurde, um die Linien der Schalbretter zu imitieren. Zum Schluss überziehe ich alles mit der dünnen Lage eines Papiertaschentuchs und fixiere es mit wasserverdünntem Holzleim (1 Teil Leim auf 8 Teile Wasser). Nach dem Trocknen wird alles mit Pulverfarben von Winsor and Newton bemalt und zum Schluss mit einer alten Zahnbürste und Pulverfarbe darüber gerieben. Alle anderen Gebäude entstammen Bausätzen von DPM, Pola und Heljan.

Für mich das Faszinierendste ist der moderne Container-Verkehr von Ost nach West und umgekehrt, mit kilometerlangen Güterzügen, die von bis zu zehn Lokomotiven gezogen werden. Dass der Container den Güterverkehr revolutionierte, ist bekannt. In den frühen Fünfzigerjahren wurde vom Amerikaner Malcolm McLean dieses neue Konzept für den modernen Gütertransport entwickelt. Seine Idee war es, Waren vom Absender möglichst ohne Risiko von Beschädigungen und so schnell wie möglich per Bahn, Schiff und Lastwagen zum Empfänger irgendwo auf der Welt zu transportieren.

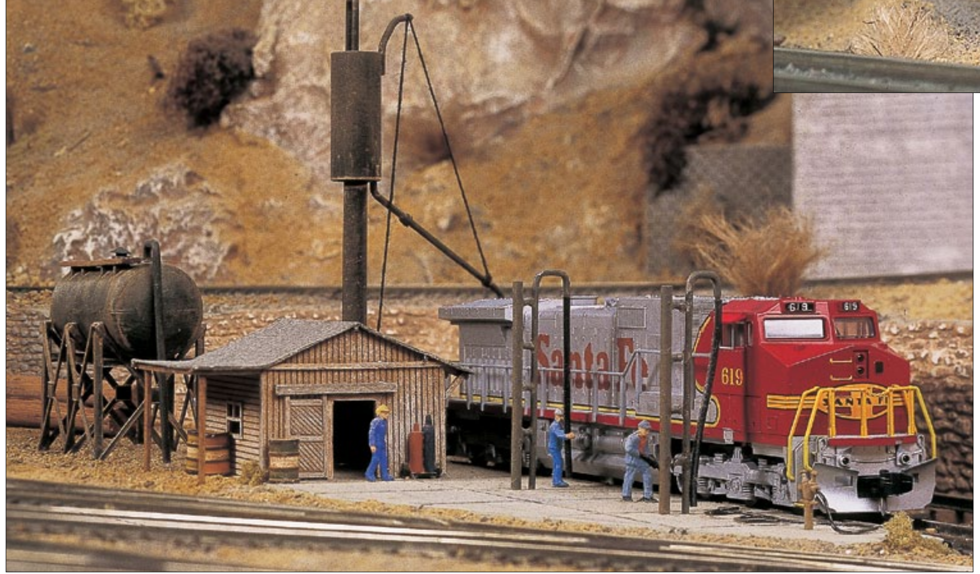
Moderne Schiffe liefern heutzutage bis zu 4400 Container auf einen Schlag in den Häfen an, wo sie direkt auf die „double-stack cars“ (Doppelstock-Containerwagen) der Bahn umgeladen werden. Die Santa Fe Railroad ist führend auf diesem Gebiet. So verzeichnete Chicago im Jahr 1993 ein Aufkommen von täglich 25 Güterzügen mit durchschnittlich 250 Containern. Heute liegt der Tagesdurchschnitt zwischen Los Angeles und Chicago bei gut 100 Zügen.

Anlagenkonzept

Die Modulanlage besteht aus den drei beschriebenen Teilstücken. Sie sind stirnseitig mit zwei Schrauben verschraubt, die in genau gebohrte Messinghülsen passen. Es existiert eine Doppelspurstrecke mit zwei verschiedenen Stromkreisen, außer der Horseshoe-Kurve in Caliente. So können zwei Züge unabhängig voneinander verkehren. Das Bw kann ich mit einem separaten Trafo betreiben oder durch Umschalten zusammen mit dem inneren Stromkreis. So ist es möglich, dass Santa Fe in die eine Richtung und Southern Pacific in die andere Richtung fährt. Ich habe ca. alle ein bis zwei Meter isoliert und eine Stromversorgung montiert, die ich unter der Anlage auf einer Klemmenleiste verdrahtet habe. So bin ich flexibel und kann verschiedene Abschnitte über einen Kippschalter dem einen oder anderen Trafo zuteilen. Das Stellpult ist zur Zeit noch ein „Nagelbrett“, denn für die definitive Ausführung hatte ich noch keine Zeit.



EMD GP 38 kreuzt einen weiteren Santa-Fe-Güterzug, der zur gleichen Zeit die Brücke überquert.



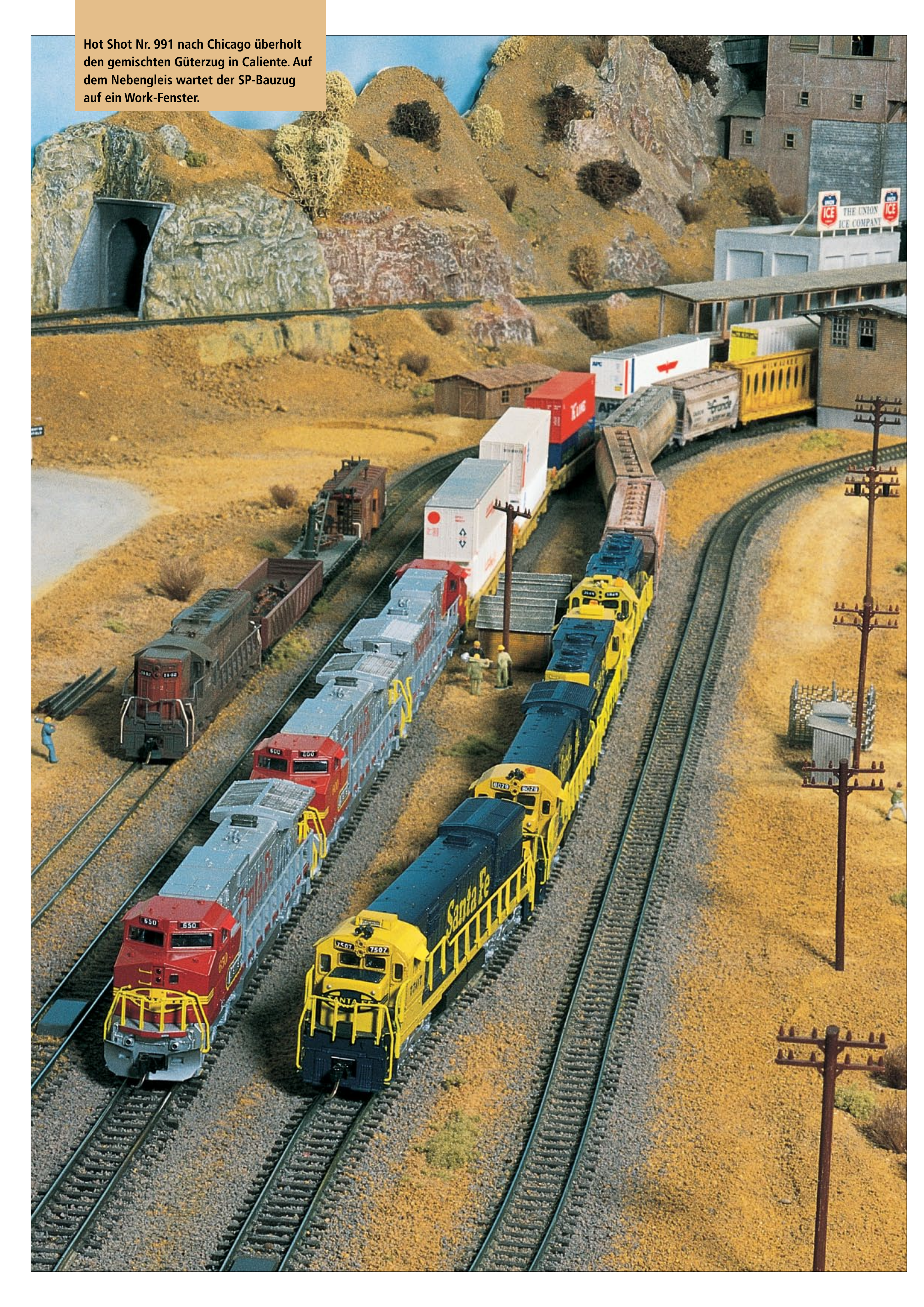


Die Dash 9-44 CW wird in der kleinen Service-Zone besandet, betankt und geschmiert (unten). In großer Eile werden bei der Union Ice Company Kühlwagen (Reefer´s) mit Eis befüllt, um das Ladegut vor dem Verderben in der heißen Sonne Kaliforniens zu bewahren (ganz unten).

Das Rollmaterial

Meistens verkehren Container- oder Trailer-Züge mit modernen Diesellokomotiven auf meiner Anlage. Doch auch die riesigen amerikanischen Dampfloks wie Big Boy und Challenger und die farbigen Reefer (Kühlwagen) faszinieren mich. Ich fühle mich zwischen verschiedenen Epochen hin- und hergerissen und daher ist auf meiner Anlage auch beides vertreten: eine Eisanlage, die die alten Reefer-Züge mit Eis zur Kühlung der verderblichen Ladung versorgt hat, eine Bekohlungsanlage für Dampfloks, aber auch ein Container-Terminal und Caliente in den 70er-Jahren. Übrigens: Auch in den USA werden verschiedene Dampfloks von Klubs und diversen Railroads restauriert und für spezielle Zwecke wieder unter Dampf gesetzt. Darunter ist sogar eine Challenger der Union Pacific.

Meine bevorzugte Bahngesellschaft ist die Santa Fe, doch verkehren auch Züge der Southern Pacific, Union Pacific, Burlington Northern – also alles was man zur Zeit in Californien sieht.

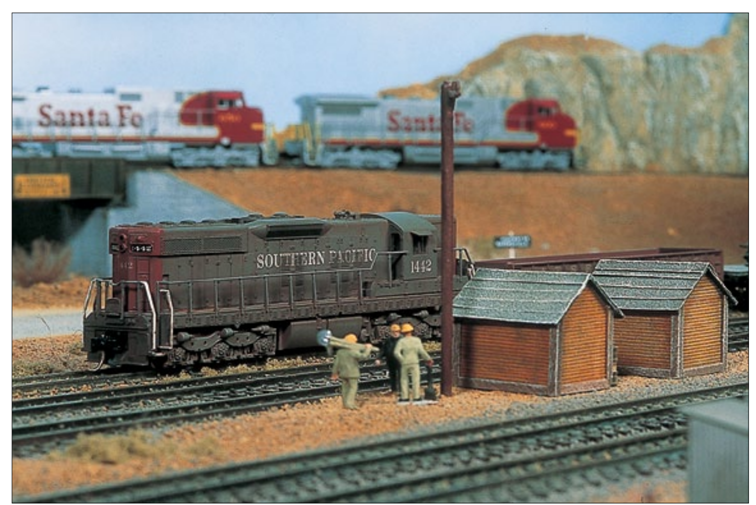


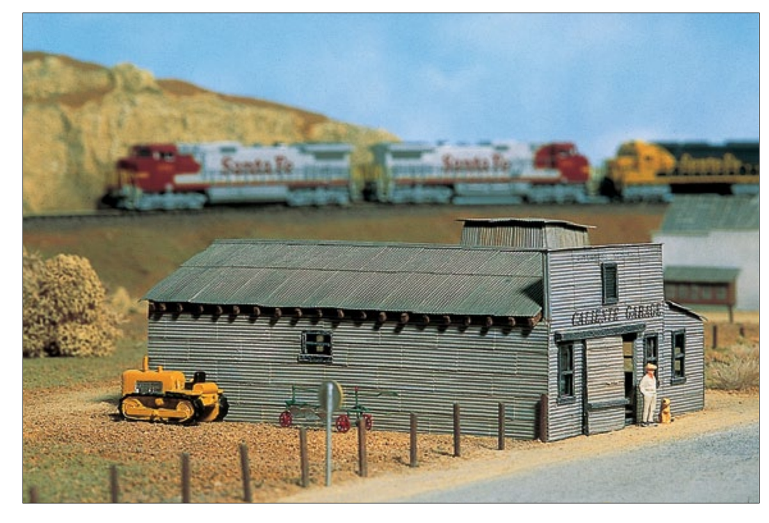
Hot Shot Nr. 991 nach Chicago überholt den gemischten Güterzug in Caliente. Auf dem Nebengleis wartet der SP-Bauzug auf ein Work-Fenster.



Das Wahrzeichen und auch Treffpunkt von Caliente ist der Caliente Store.

Gleisarbeiter besprechen ihren Einsatz kurz vor der Abfahrt mit ihrem Bauzug nach Tehachapi. Der Raupentraktor sieht nach der Revision in der Garage von Caliente wieder aus wie neu (rechts unten).





Der größte Teil meiner N-Sammlung sind Lokomotiven von Kato und Atlas. Es sind für mich zur Zeit die besten Industriemodelle, die es auf dem Markt gibt. Mit ein bisschen Geduld und nach Anbringen von ein paar zusätzlichen Details sind sie von Messingmodellen kaum mehr zu unterscheiden. Auch die Fahreigenschaften sind hervorragend, teilweise sogar besser als diejenigen etlicher H0-Modelle.

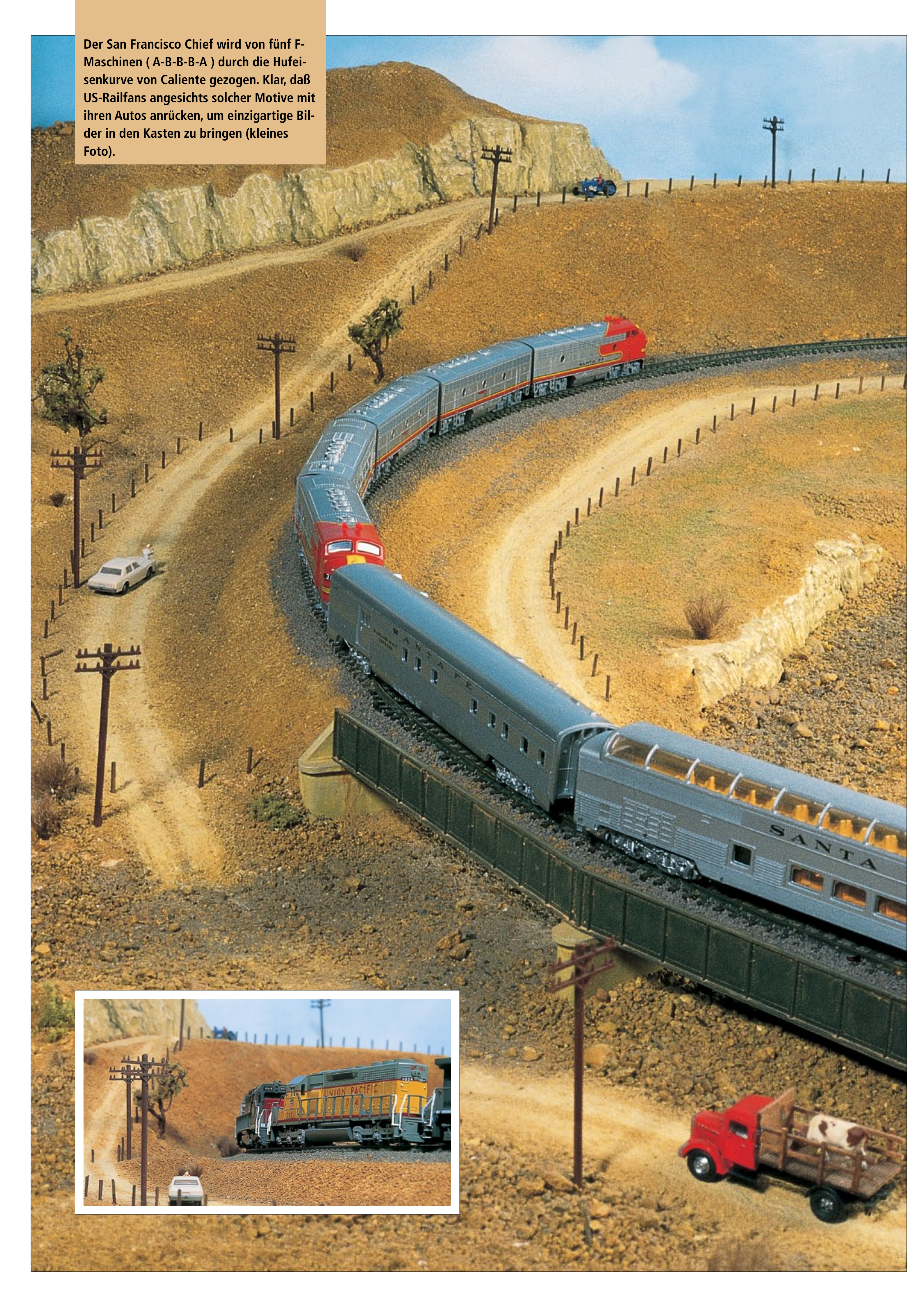
Das Wagenmaterial stammt von verschiedenen Herstellern, zum Beispiel von Microtain (Kadee), Roundhouse, Atlas, Walthers und anderen. Bis jetzt standen indessen der Anlagenbau und die Gestaltung im Mittelpunkt meiner Aktivitäten. Über den Fahrbetrieb habe ich mir noch keine großen Gedanken gemacht; es liegt also noch sehr viel Arbeit vor mir. Dies betrifft vor allem das Detaillieren und Altern der Fahrzeuge. Natürlich sieht es besser aus, wenn ein Güterwagen gewisse Betriebsspuren aufweist, anstatt in knalliger Plastikfarbe durchs Gelände zu fahren.

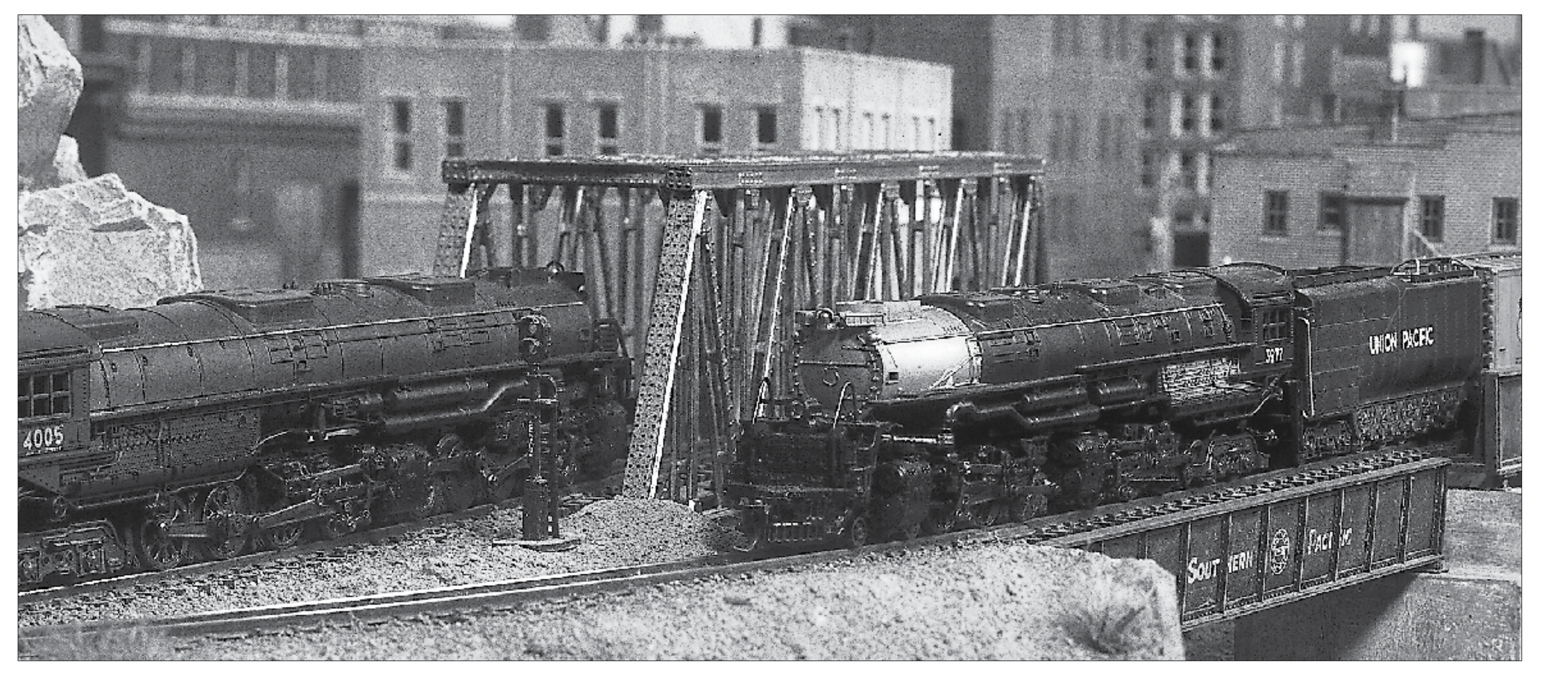
Ich habe schon verschiedene Methoden ausprobiert, Bemalen mit stark verdünnter Farbe beispielsweise und Airbrush, doch die besten Resultate habe ich mit Pulverfarben und Brennspiritus erzielt. Zudem bedarf es durchaus einer gewissen Übung um gute Ergebnisse mit der Spritzpistole zu erzielen, zumal in der Baugröße N. Einigen meiner Hobbykollegen läuft es eiskalt über den Rücken, wenn ich einen Kadee-Wagen, der unter Sammlern in den USA schon bis zu 100 Dollar wert ist, altere. Doch das ist ja gerade das Schöne an unserem Hobby: Jeder setzt seine eigenen Prioritäten – und bei mir muss es möglichst realistisch aussehen.

Meine Bahngesellschaften

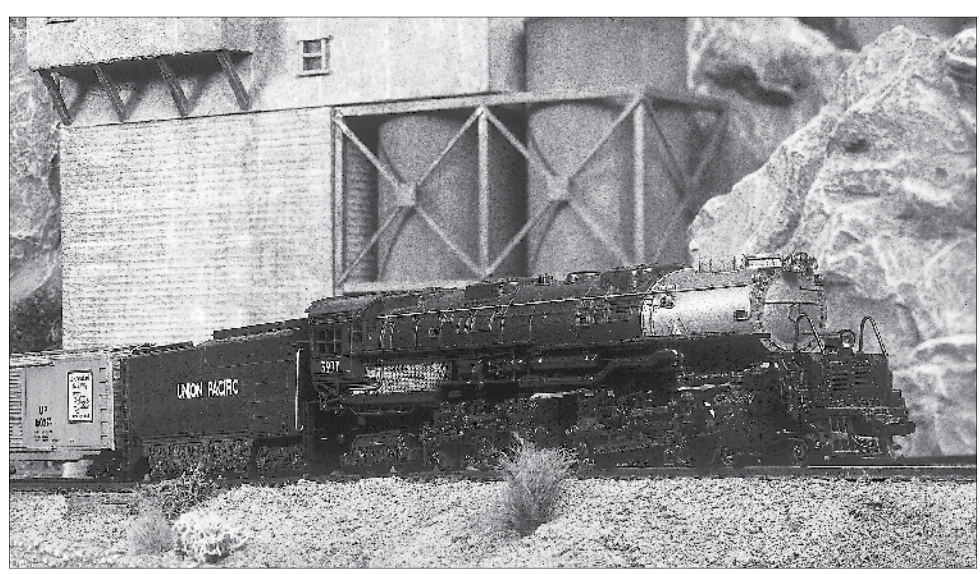
Meine bevorzugte Bahngesellschaft ist die Santa Fe Railroad oder AT & SF (Atchison, Topeka & Santa Fe Railroad). Alleine sie hatte in den vergangenen Jahren diverse Farbschemata. So wurden die Lokomotiven zu Beginn der Diesel-Ära in Schwarz mit silberfarbenem „Zebrastreifen“ ausgeliefert. Am bekanntesten ist das berühmte Warbonnet-Farbschema (die „Kriegsbemalung“): Die Personenzuglokomotiven erhielten einen Anstrich in Rot und Silber, die Güterzugloks in Blau und Gelb. Eine Weile waren sie auch blau mit gelber Frontpartie. In den 80er-Jahren wollten sich Santa Fe und Southern Pacific zusammenschließen zur SPSF. Die neue Gesellschaft sollte ein neues Image erhalten mit einem neuen Farbschema: Kodachrome. Die US-Aufsichtsbehörde ICC blockierte letztendlich aber die Fusion. Dennoch fuhren längere Zeit sowohl bei Santa Fe wie auch bei Southern Pacific Loks in diesem Farbschema: bei Santa Fe in Gelb, Rot und Schwarz mit weißer Beschriftung SF und bei Southern Pacific

Der San Francisco Chief wird von fünf F-Maschinen (A-B-B-B-A) durch die Hufeisenkurve von Caliente gezogen. Klar, daß US-Railfans angesichts solcher Motive mit ihren Autos anrücken, um einzigartige Bilder in den Kasten zu bringen (kleines Foto).





Nostalgie-Dampf in N macht's möglich: zwei Giganten der Union Pacific, eine „Challenger" und ein „Big Boy", kreuzen sich im Stadtgebiet von L.A.



Die Challenger Nr. 3977 eilt mit ihrem Güterzug dem Ziel Los Angeles entgegen.

in den gleichen Farben mit SP-Aufschrift. Dabei wurden die beiden jeweils überzähligen Buchstaben einfach rot überstrichen.

Im Juli 1994 machte die Nachrichtenagentur Reuters publik, dass die beiden Burlington Northern Inc. und die Santa Fe Pacific Corp. zur größten US-Bahngesellschaft fusionieren wollten. BN war zu dieser Zeit die Nummer zwei und SF die Nummer sieben auf dem nordamerikanischen Markt. Aus dieser Fusion ergaben sich wieder neue Farbschemata: die Pumpkin's in den Farben Grün und Orange. Selbst von diesem Schema gibt es schon wieder verschiedene Ausgaben.

Im Oktober 97, als bei Union Pacific pro Tag über 200 Züge blockiert waren, musste die BNSF zusätzlich über 100 Diesselloks zur Bewältigung des Mehrverkehrs auftreiben. Sie bekam von General Electric (GE) und Electro Motive Division (EMD) parallel jeden Monat 25 bis 30 neue 4400-PS-Dieselloks geliefert. Zur Bewältigung der Spitzenzeit im Herbst wurden sogar neue Loks im Grundanstrich (nur in der grauen Grundierfarbe) übernommen und sofort vor die Züge gespannt. Durch den Zusammenschluss sind natürlich auch Lokomotiven in der originalen Burlington-Northern-Farben Grün und Schwarz auf den Santa-Fe-Strecken im Einsatz. BNSF war für ein Jahr mit seinen 106 000 Wagen, 4 000 Loks und 30 850 Meilen Streckenlänge die größte US-Bahngesellschaft.

Meine zweite Gesellschaft ist die Southern Pacific. Auch sie zeigte sich in den vergangenen Jahren in diversen Farbschemata. Zu Beginn der Diesel-Zeit wurden die Güterzuglokomotiven in Schwarz und Silber, dem so genannten Black-widow-Anstrich („schwarze Witwe") und die Personenzuglokomotiven im bekannten Daylight-Farbkleid („Tageslicht") ausgeliefert. Schon die legendären GS-4 Personenzug-Dampfloks hatten diese Farben erhalten. Später wurden sie grau und rot gespritzt, bekannt als Bloody Nose („blutige Nase"). Auch diese Gesellschaft ist durch etliche Fusionen weiter gewachsen: Sie übernahm die Cotton Belt und 1988 die bekannte Rio Grande Railroad. Am 3. Juli 1996 bewilligte die Aufsichtsbehörde die Fusion der Union Pacific mit der Southern Pacific. Die neue Union Pacific wurde mit 141 000 Wagen, 6 300 Loks und 37 000 Meilen Streckennetz wieder die größte US-Bahngesellschaft.

Bei meinen Besuchen in Kalifornien in den Jahren 1996 und 1997 bin ich sicher in die interessanteste und farbigste Zeit geraten. Auf den Strecken und in den Bahnhöfen waren alle verschiedenen Farbschemen der alten und neuen Gesellschaften zu sehen. Bis zu zehn Lokomotiven beförderten die Güterzüge über den Tehachapi Pass und den Cajon Pass – und alle in einer anderen Bemalung.

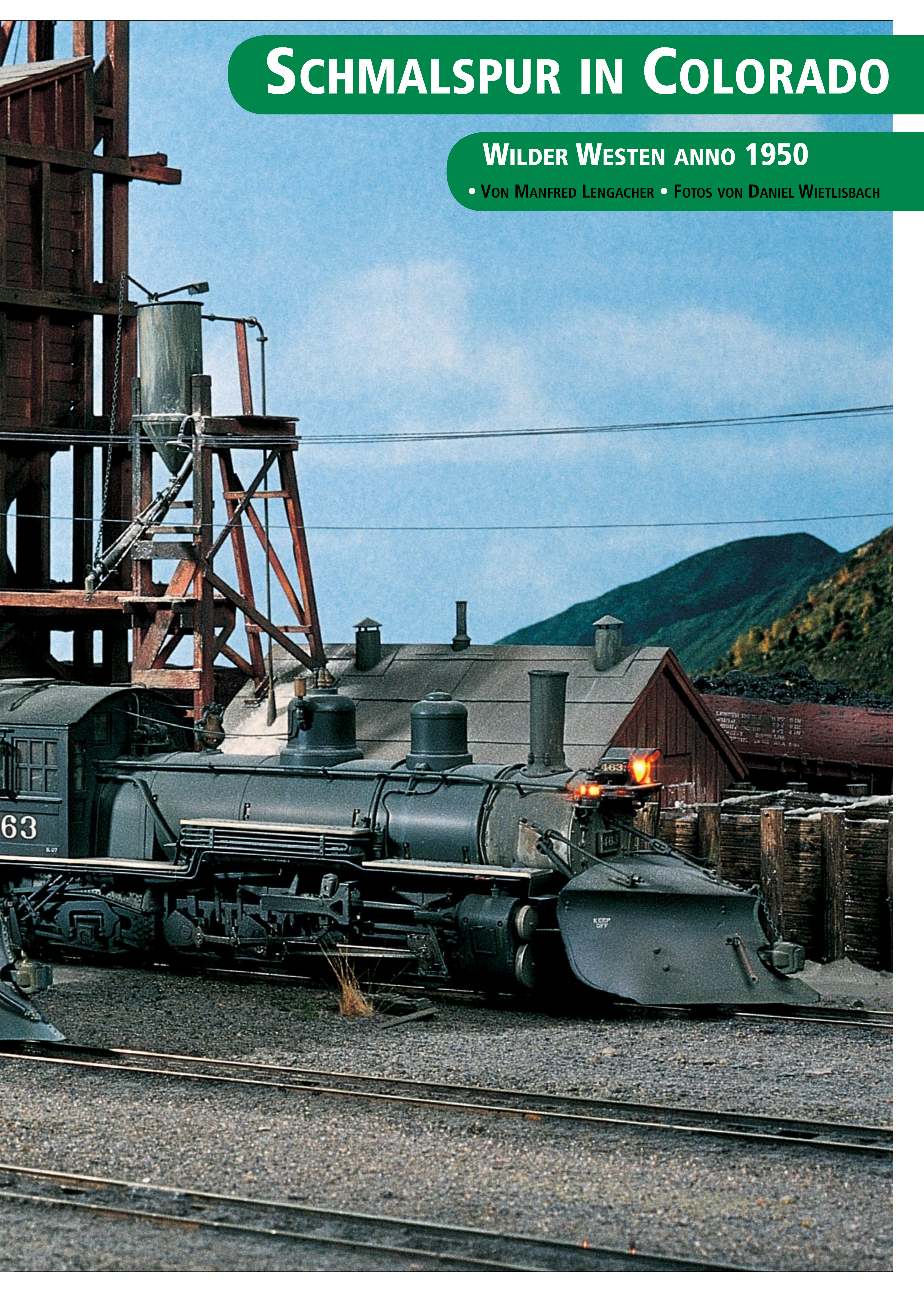


D&RGW K 27 Nr. 463, Baujahr 1903, und K 36 Nr. 487, Baujahr 1925, warten auf ihren Einsatz in Chama NM. Beide Loks wurden von Baldwin erbaut und sind heute noch in Betrieb. Im kleinen Bild ein kurzer Schwatz, bevor die Fässer abgeladen werden.

Schmalspur in Colorado

Wilder Westen anno 1950

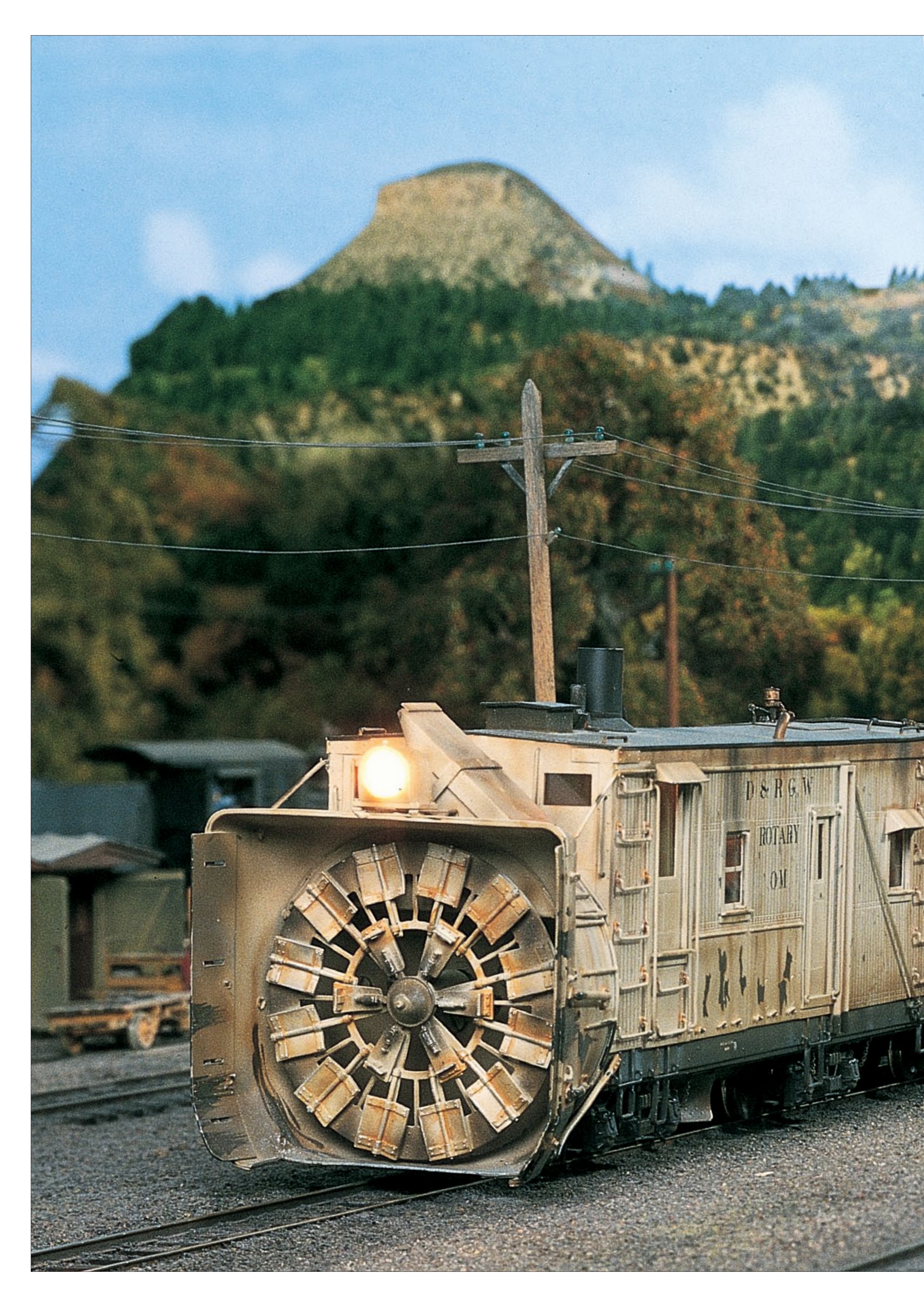
• Von Manfred Lengacher • Fotos von Daniel Wietlisbach

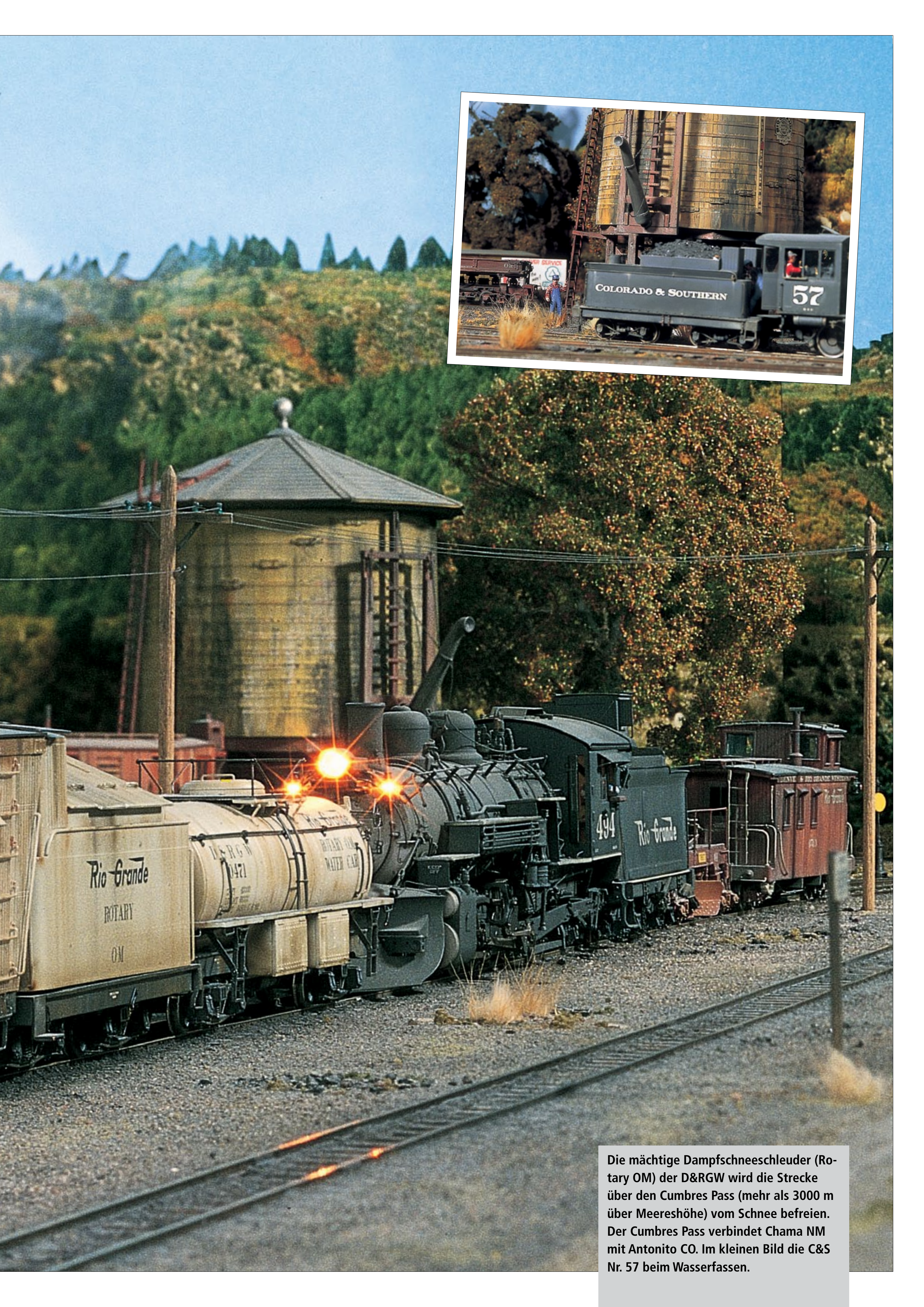




D&RGW K 37 Nr. 494 schiebt sich langsam aus dem Rundschuppen auf die Drehscheibe von Durango CO. Im Vordergrund rollt ein Stock-Train (Viehtransport) vorbei. Die kleinen Schuppen (kleines Bild links) für die Speeder (Draisinen) trifft man in den USA sehr häufig an der Strecke.

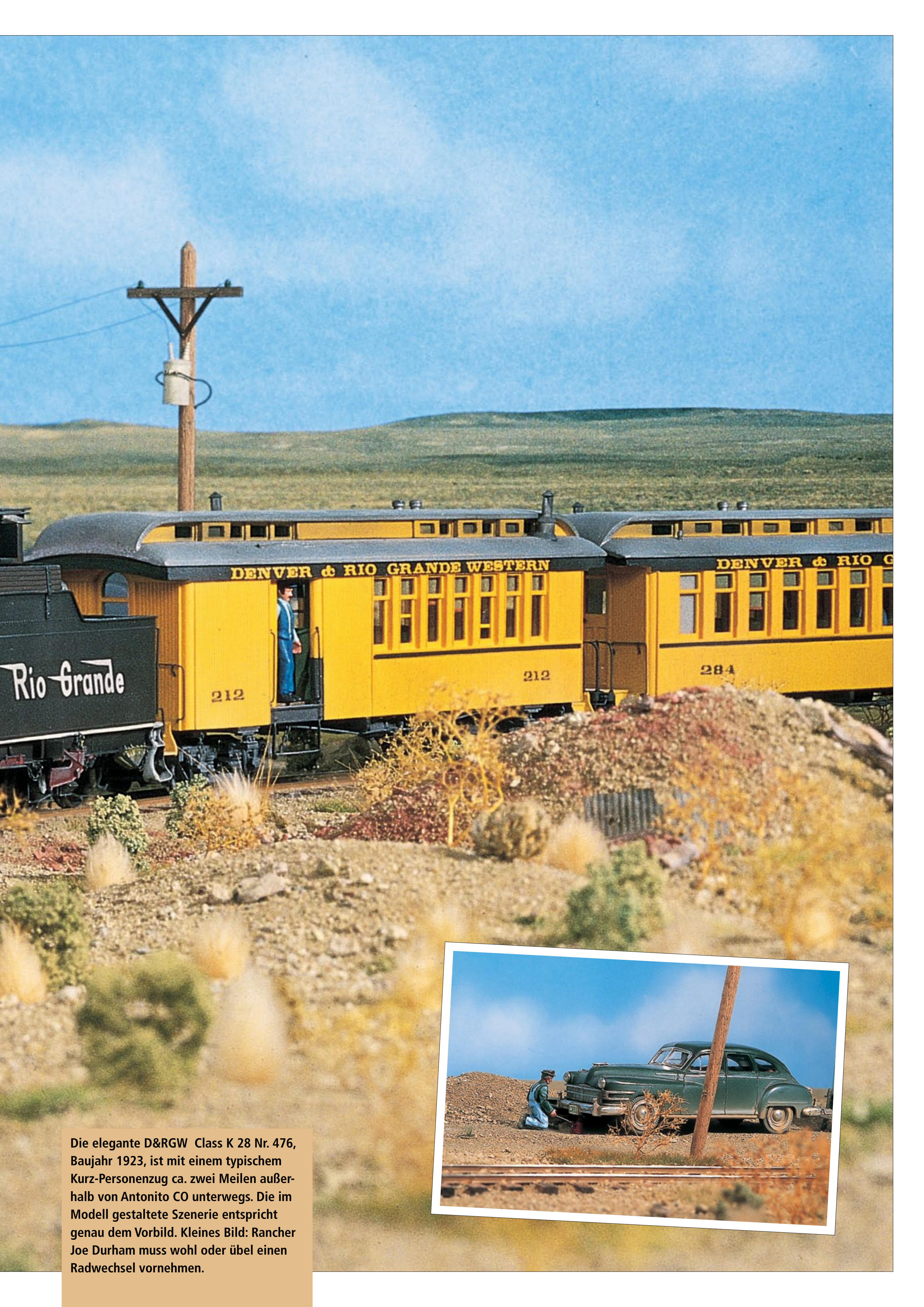

7
6
5
4
494
Rio Grande


D & R G W
ROTARY
OM



Die mächtige Dampfschneeschleuder (Rotary OM) der D&RGW wird die Strecke über den Cumbres Pass (mehr als 3000 m über Meereshöhe) vom Schnee befreien. Der Cumbres Pass verbindet Chama NM mit Antonito CO. Im kleinen Bild die C&S Nr. 57 beim Wasserfassen.

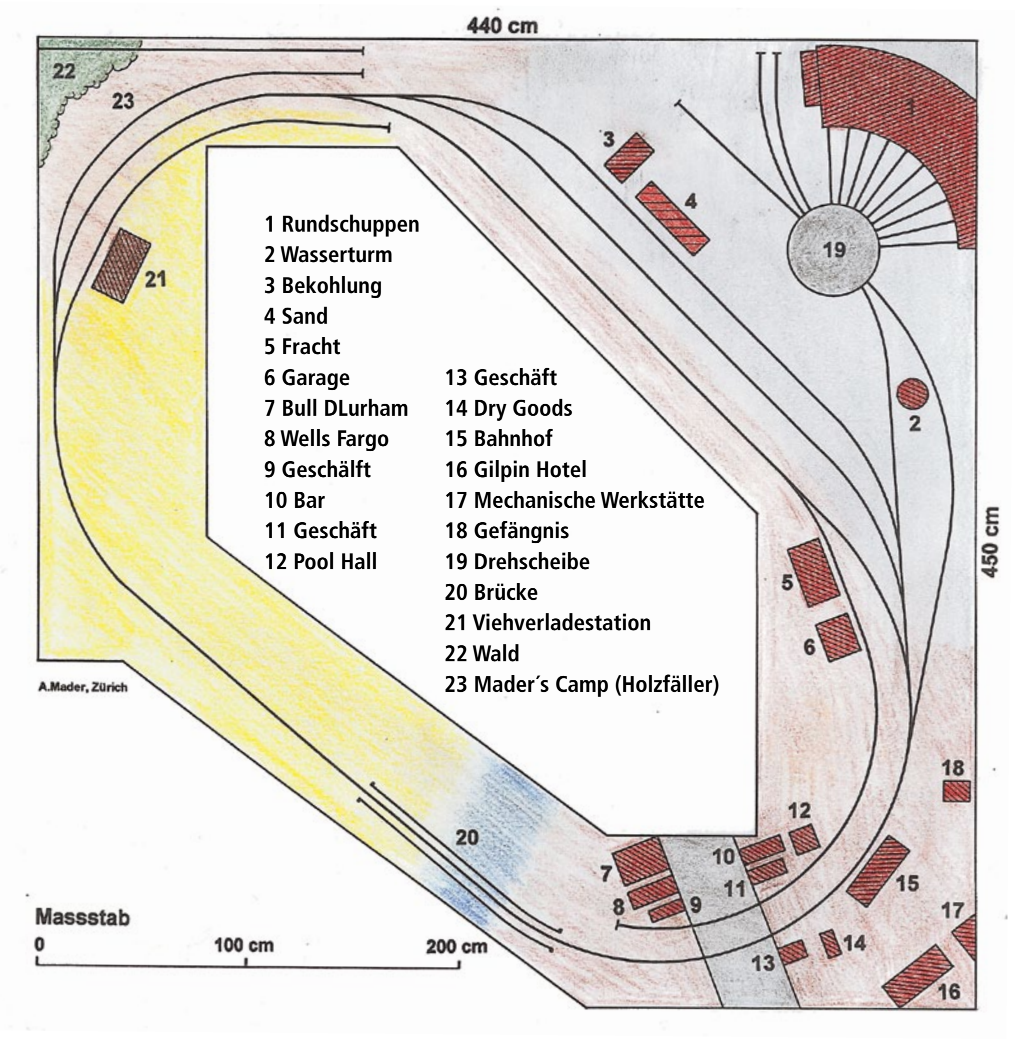

476
476
476



Die elegante D&RGW Class K 28 Nr. 476, Baujahr 1923, ist mit einem typischem Kurz-Personenzug ca. zwei Meilen außerhalb von Antonito CO unterwegs. Die im Modell gestaltete Szenerie entspricht genau dem Vorbild. Kleines Bild: Rancher Joe Durham muss wohl oder übel einen Radwechsel vornehmen.







Shay Nr. 8 trifft im August 1956 mit Holzzug in Toulumne (Kalifornien) ein. Links oben: Lok Nr. 476 (Typ K 28) mit Sonderzug steht am 4. Juni 1957 in Durango (Colorado) zur Abfahrt bereit.
Alle Vorbildfotos: Sammlung Manfred Lengacher

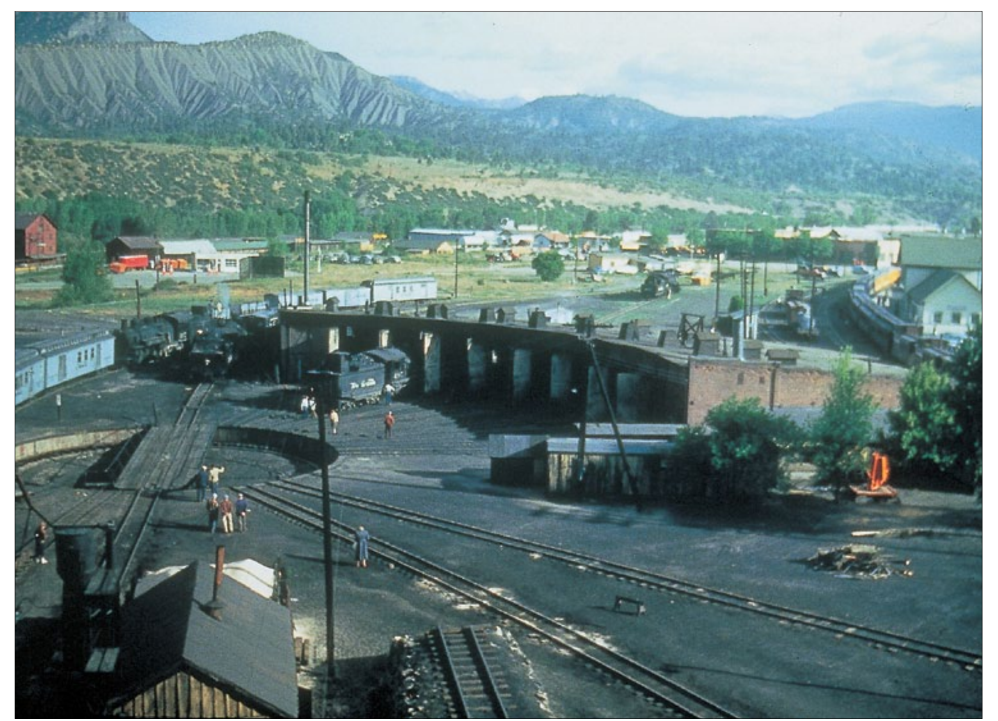
Rechts oben der Lokschuppen von Durango (Colorado), aufgenommen im Mai 1955. Daneben die Bekohlungsanlage und das Sandhaus in Chama (New Mexiko) im Herbst 1984.

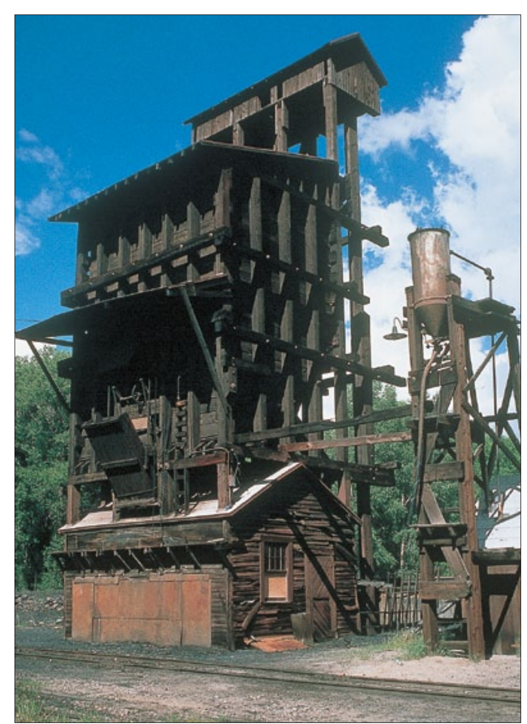
Lok Nr. 499 (Typ K 37) bei der Bekohlungsanlage in Antonito (Colorado) am 22. April 1956 (rechts).

Ein Stück Colorado nachzubilden und dem Betrachter die Faszination des Eisenbahnbetriebs in dieser ganz besonderen und vielfältigen Landschaft zu vermitteln: das waren die Ziele von Manfred Lengacher bei der Gestaltung seiner 0n3-Anlage. Das Ergebnis ist perfektes Schmalspurambiente nach Vorbildern aus den 40er- und 50er-Jahren.

Die meisten Besucher der USA bestaunen die normalspurigen, kilometerlangen Züge mit zum Teil weit über hundert Wagen und sechs, acht oder noch mehr Diesellokomotiven. Diese riesigen stählernen Schlangen fahren stundenlang durch Steppen oder winden sich in weiten Kurven durch die Canyons der Rocky Mountains.

Dass aber zwischen 1880 und 1960 in Amerika auch die Schmalspurbahnen in verschiedenen Gebieten eine große Bedeutung hatten, wissen nur wenige. Vor allem in den Rocky Mountains und in den riesigen Wäldern der Sierra im Westen sowie im Osten wurde die schmalspurige 3-Fuß-Bahn verlegt. Diese bot die Möglichkeit, sich mit engeren Kurvenradien der Landschaft anzupassen, und erwies sich als kostengünstiger bei Rollmaterial und Gleisbau. Die meisten Linien verwendeten denn auch keinen Schotter. Die Schwellen wurden direkt auf den planierten Boden gelegt, die Schienen befestigt und von links und rechts Erde zwischen die Schwellen gestoßen. Dank dieser Methode konnte ein Tal innerhalb kürzester Zeit für den Holz- oder Erz-, Gold- oder Silbertransport erschlossen werden. Vor allem bei den





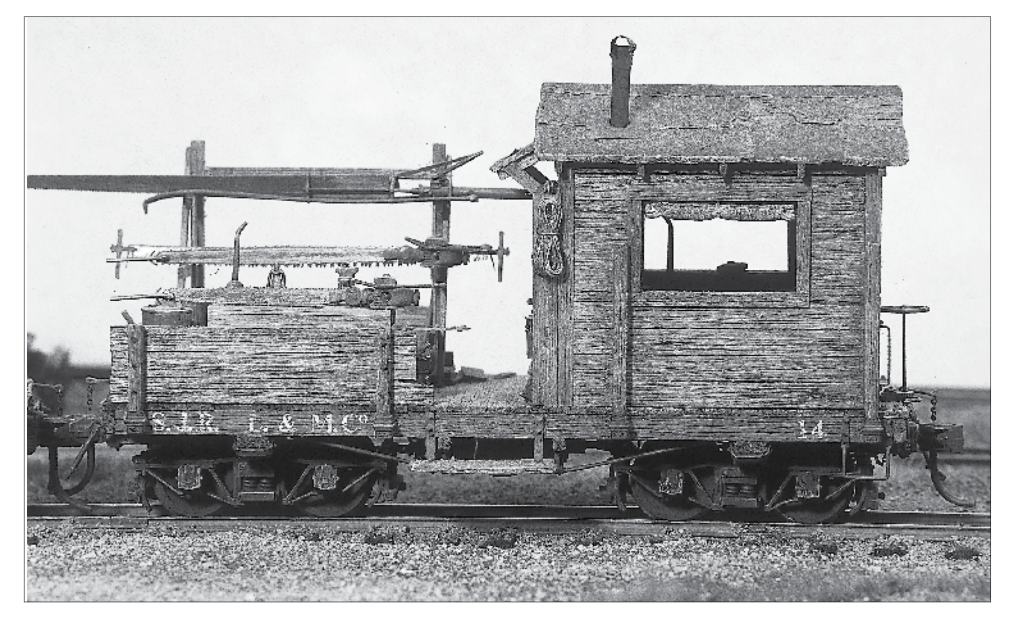


Waldbahnen spielten Kosten und Zeit eine große Rolle, mussten doch die Gleise neu verlegt werden, sobald ein Waldstück abgeholzt war.

Zu den bekanntesten Schmalspurbahnen gehörte die D&RGW (Denver & Rio Grande Western, die neben ihrem großen Normalspurnetz zwischen etwa 1880 und 1981 einige Schmalspurlinien in Colorado und auch in New Mexico betrieb. Transportiert wurden vor allem Erz, Kalkstein und Silber aus hunderten von Minen in den wilden Tälern der Rocky Mountains sowie Öl, Vieh und Holz. Der Personenverkehr war eher unbedeutend.

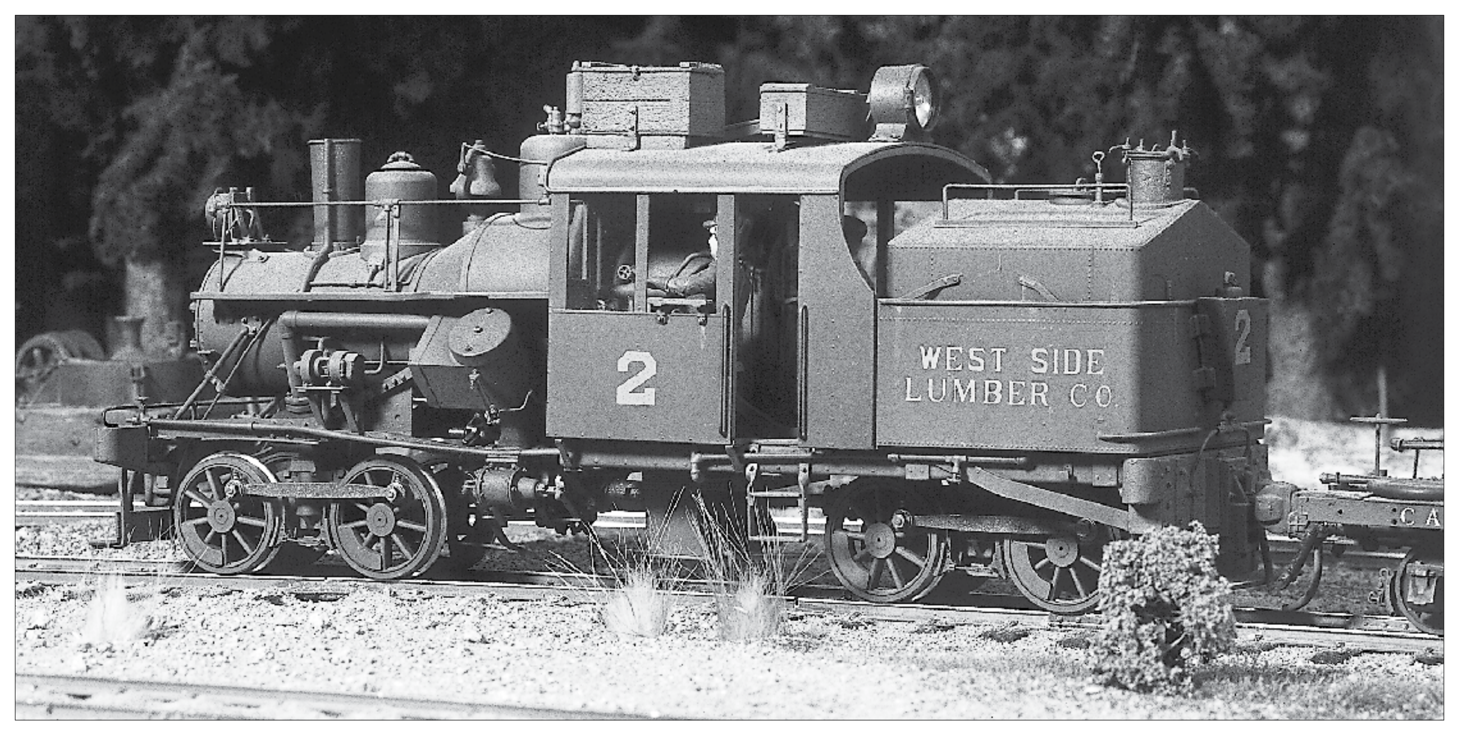
Die RGS (Rio Grande Western) betrieb nur ein kleines Schienennetz in Colorado. Die landschaftlich sehr schöne Hauptlinie führte von Durango nach Ridgeway. Transportiert wurden ebenfalls Silber, Vieh und in sehr bescheidenem Rahmen Passagiere. Die RGS baute und betrieb die legendären „Galoping Goose“ (galoppierende Gänse), auf einem Autochassis mit Fahrerkabine basierende Spezialfahrzeuge! Die RGS stellte 1952 ihren Betrieb ein.

Die WSLCo (West Side Lumber Co., 1903 – 1960) war eine unter Dutzenden von Waldbahnen in den USA. Waldbahnen waren vor allem technisch sehr interessant. Die Gleise wurden einfach mehr oder weniger auf den Waldboden verlegt und wiesen große Unebenheiten auf. Großrädrige Loks neigten hier zu Entgleisungen. Aus diesem Grunde wurden Spezialloks mit kleinen Rädern entwickelt und eingesetzt, wie die in Europa bis dahin völlig unbekannten Typen Shay, Heisler und Climax. Auf den so genannten „Log cars“ wurden Baumstämme (Sugar pine trees) mit bis zu 2,5 m Durchmesser transportiert. In Nordamerika wurden die Wälder in der Regel total abgeholzt – um die Zukunft kümmerte sich damals niemand!



Fahrbare Werkstatt für den Unterhalt der Motorsägen in „Mader's Camp".

Heisler Nr. 2 der WSL&Co. erreicht „Mader's Camp" mit einem Materialzug aus Toulumne CA.



Von der ehemaligen D&RGW stehen noch zwei ehemalige Linien „unter Dampf". Die D&SNG (Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad) fährt das ganze Jahr über die etwa 70 km lange Strecke von Durango nach Silverton (Colorado). Die Gesellschaft verfügt über zehn Dampfloks und eine Flotte von sehr gut unterhaltenen Personenwagen. Täglich werden bis zu fünf Züge eingesetzt. Die Streckenführung zwischen steilen Felswänden entlang des wilden Animas River ist äußerst reizvoll. Durango und Silverton sind stilgerecht restaurierte Westernstädtchen.

Die C&TS (Cumbres and Toltec Scenic Railroad) verbindet die kleinen Orte Chama (New Mexico) und Antonito (Colorado). Die etwa sechsstündige Fahrt inklusive Picknick kurz nach der Passhöhe, zum Teil in für den Passagierverkehr umgebauten Güterwagen, gezogen von Dampfloks in Doppeltraktion, ist ebenfalls ein Erlebnis erster Güte. Von Chama aus erklimmt der Zug in etwa einer Stunde – zum Teil über 40 ‰ Steigung – den 3052 m (!) hohen Cumbres Pass, wo die Loks Wasser fassen. Danach beginnt die mehrstündige Talfahrt nach Antonito. Sie führt durch eine Gegend, in der kaum Spuren von Zivilisation sichtbar sind, dafür umso mehr Wälder, Weiden und Hügelzüge.

Die WSLCo existiert, von ein paar baufälligen Schuppen und verrosteten Fahrzeugen in Toulumne (Kalifornien) abgesehen, nicht mehr. Glücklicherweise wurden aber einige der hochinteressanten Loks wie Shay und Heisler nicht verschrottet, sondern an verschiedene Touristikbahnen verkauft. Die RC&BT (Roaring Camp and Big Trees) in Felton in Kalifornien verfügt über mehrere Maschinen dieses Typs und befährt damit eine Strecke durch dichtes Waldgebiet.

Auf der YM-SP (Yosemite Mountain-Sugar Pine Railroad) in Fishcamp, Kalifornien haben Ruedy Stauffer (ein Schweizer, der vor 40 Jahren in die USA auswanderte) und sein Sohn zwei Shays im Einsatz. Die mit Touristen beladenen „Log cars" werden in engen Kurven durch ein abgelegenes Waldgebiet gezogen. Die sehr hohen Sugar Pines spenden in der Hochsaison willkommenen Schatten.

Wie ich Amerika „entdeckte"

In allen Phasen meines Lebens spielte die Eisenbahn eine gewisse Rolle. Aufgewachsen keine hundert Meter von einer viel befahrenen SBB-Strecke ent-

Gesamtansicht der Bekohlungsanlage und des Sandhauses in Chama. Dieser Kohlenbunker kann heute noch im Maßstab 1:1 in Chama NM besichtigt werden.



„Safety first“: das gilt vor allem an unbewachten Bahnübergängen.



Class C 16 Nr. 278 (Baldwin 1882) fährt an einem Coal House vorbei.

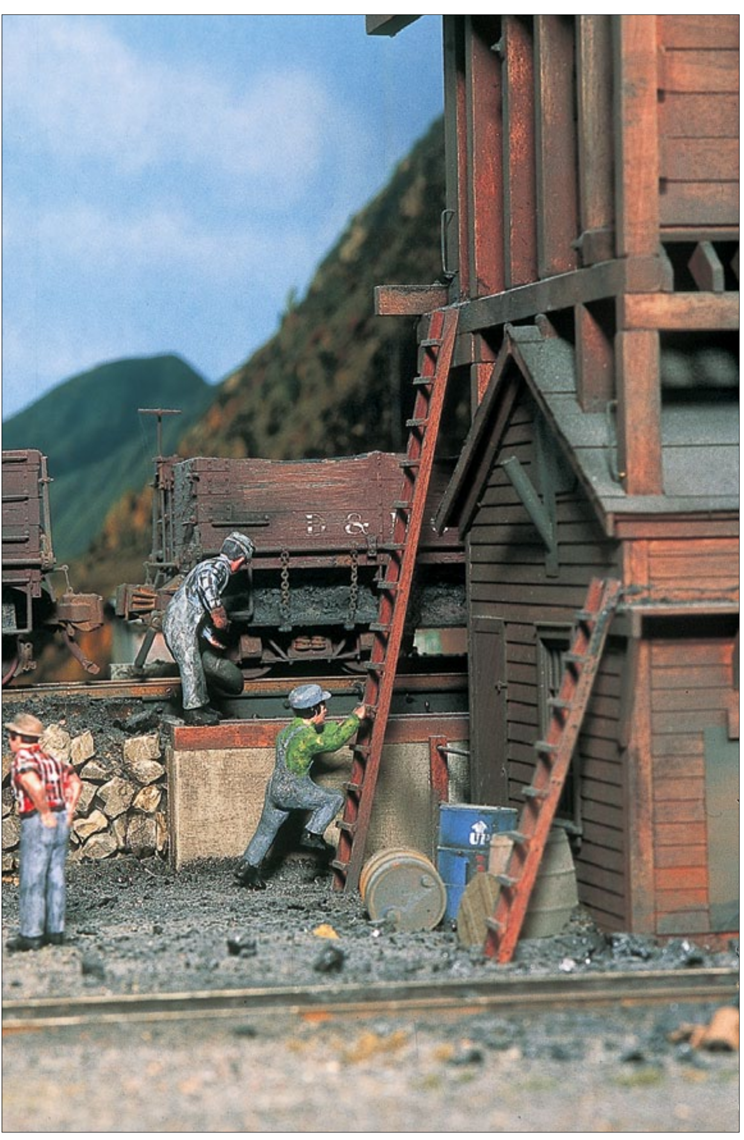
Mein Rufname ist nicht Manfred, sondern Fredy. Auch bin ich mit dem Auto immer recht schnell (speedy) unterwegs. Auf Grund dieser Tatsache konstruierte Albert Mader zu meinem 50. Geburtstag dieses einmalige Spezialfahrzeug mit der Bezeichnung „Speedy Fredy“.

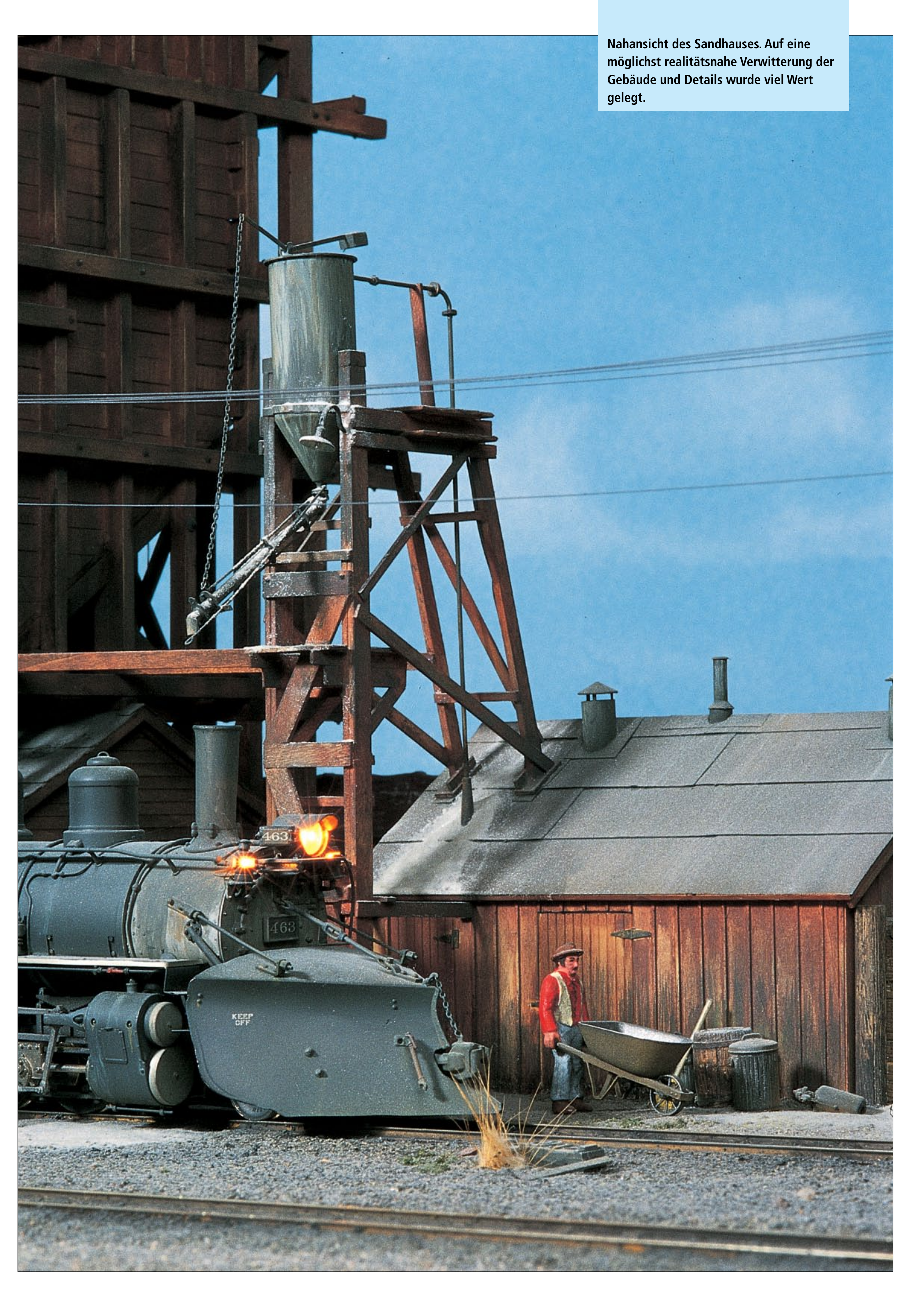


Zwei Wagen der WSL&Co mit vielfältigen Werkzeugen und Geräten für die Holzfäller.

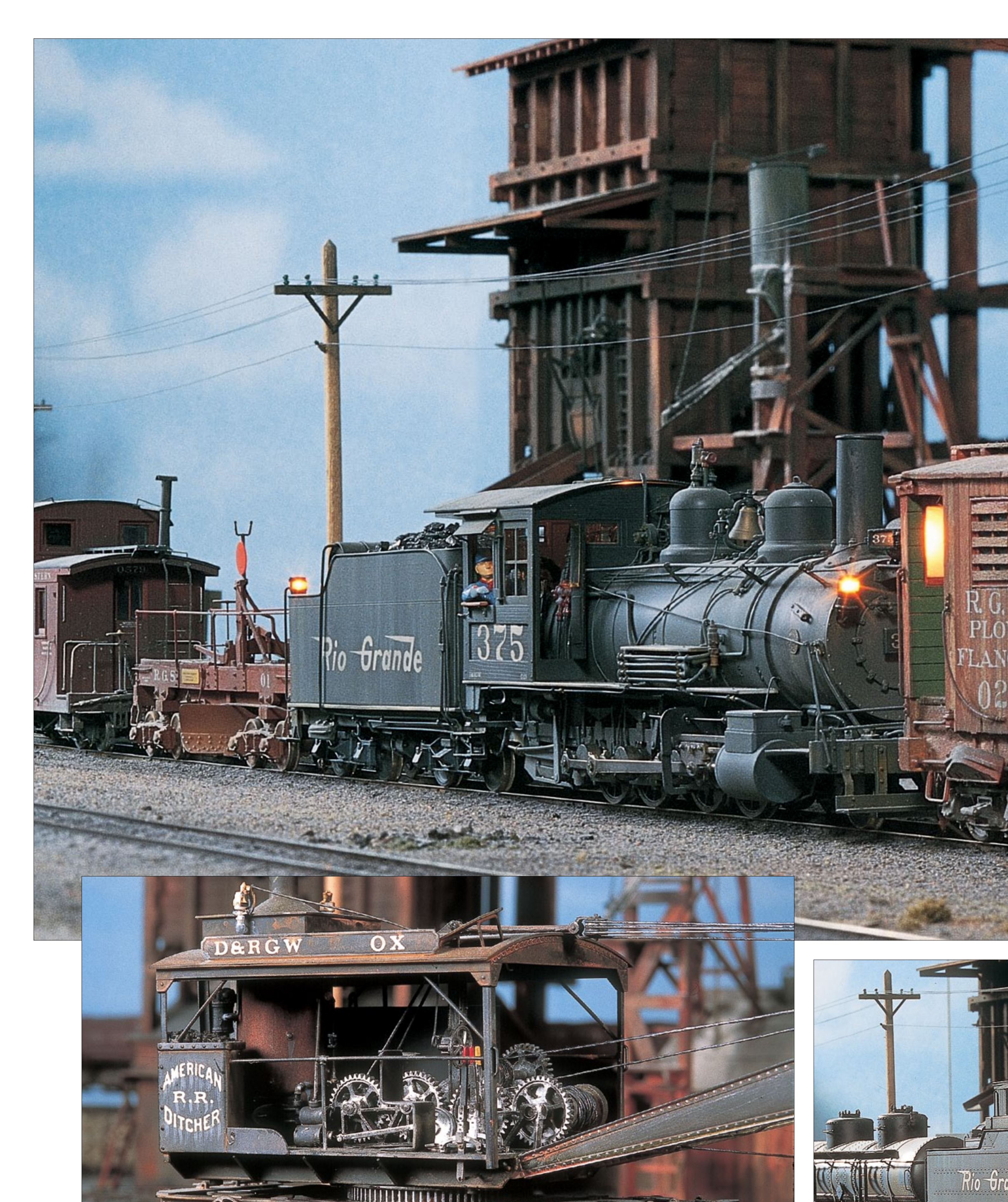
Rechts: Details an der Bekohlungsanlage. Die Bruchsteinmauer besteht aus einzelnen echten Steinen.



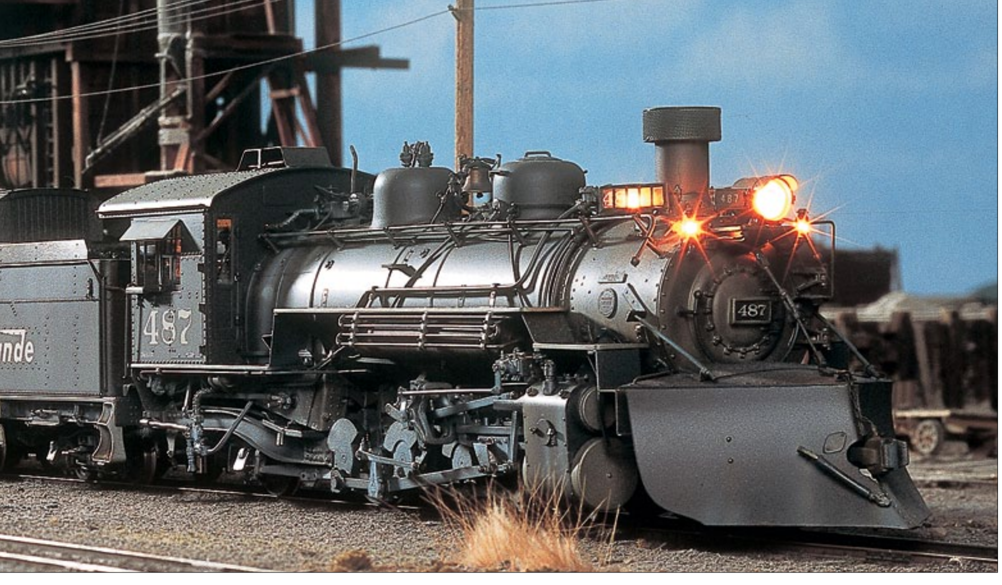




Nahansicht des Sandhauses. Auf eine möglichst realitätsnahe Verwitterung der Gebäude und Details wurde viel Wert gelegt.


Rio Grande
375
D&RGW OX
AMERICAN
R.R.
DITCHER
DITCHER OX

Auch auf der RGS-Strecke muss ein Wintereinsatz geleistet werden. Zum Einsatz kommt Plow Flanger Nr. 2.
Beim D&RGW Ditcher OX (Bagger) hat das Hervorheben von Details mit Verwitterungsfarben ein hervorragendes Ergebnis gebracht (links unten). Daneben: D&RGW K 36 (gebaut bei Baldwin 1925) ist mit Güterzug abfahrbereit.



fernt, spielte ich mit meinen Kameraden rund um den Bahnhof und interessierte mich immer sehr für die vorbeifahrenden Züge. Natürlich beschäftigte ich mich auch intensiv mit meiner Märklin-Eisenbahn. Zwischen 1960 und 1975 standen dann Motorsport, Beruf und Familie im Vordergrund. Trotzdem konnte ich kaum an einem Eisenbahngeschäft vorbeigehen ohne nicht schnell hineinzugehen.

1975 entdeckte ich per Zufall in einem Eisenbahnladen in Bern einen Katalog von PFM über die riesigen amerikanischen Dampfloks. Noch nie zuvor hatte ich eine Lok in Achsfolge 4-8-8-4 („Big Boy“) gesehen. In der Folge beschäftigte ich mich wieder intensiv mit Eisenbahnen – diesmal natürlich mit amerikanischen! Sofort begann ich eine kleine H0-Anlage zu bauen und kaufte Modelle der riesigen Mallets.

1979 nahm ich an einer „Studienreise“ teil, welche Herr Hug, damaliger Mitinhaber der Firma Old Pullman Modellbahnen in Stäfa organisiert hatte. Anlässlich dieser Reise besuchten wir – eine Gruppe von 25 Personen – normalspurige Touristenbahnen an der Ost- und Westküste sowie Schmalspurbahnen in Colorado. Ich „verliebte“ mich sofort in die landschaftlichen Szenerien von Colorado, welche für mich auch ein Sinnbild für Abenteuer und Pioniergeist darstellten. Kaum nach Hause zurückgekehrt, verkaufte ich die H0-Anlage und fing an 0n3-Material zu beschaffen.

Seither habe ich die USA mehrmals als Individualtourist besucht. Praktisch jede Reise begann in Denver, Colorado – ist doch klar! Selbstverständlich habe ich alle noch in Betrieb stehenden Schmalspurbahnen besucht. Was ich ebenso spannend finde, ist der Hauch von Abenteuer beim Aufspüren von ehemaligen Bahntrassen, eingefallenen Minen und Überresten der typischen Holzbrücken in oft gottverlassenen Gegenden in Colorado. Ich bin der Meinung, dass – mit wenigen Ausnahmen – ein Anlagenbauer nur dann das „gewisse Etwas“ von Vorbildsituationen, deren natürliche Ausstrahlung, realisieren kann, wenn er die dargestellte Szenerie kennt, also richtig erlebt und auch „geschnuppert“ hat.

Realisierung im Massstab 1:48

Ein Stück Colorado zu verwirklichen unter Einbezug von möglichst vielen Teilen und Details, welche tatsächlich



existieren oder existierten? Da stand ich bald vor dem Problem der reellen Distanzen, welche auf der Anlage nicht ausführbar waren. Ein Beispiel: In Durango betrug die Distanz zwischen Bahnhof und Wasserturm ca. 240 m, was im Maßstab 1:48 fünf Meter wären! Ich hatte aber lediglich einen Meter zur Verfügung. Da heißt es diesen knappen Raum nicht mit Details zu überladen, sonst geht die typische amerikanische Großzügigkeit beim Flächenverbrauch verloren.

Klar durfte ein kleines Logging-Camp irgendwo auf der Anlage nicht fehlen – wegen der Waldbahn-Atmosphäre. Mader's Camp ist nach meinem Freund Albert Mader benannt, der im Laufe der Jahre einige Details zu dieser Szene beigetragen hat.

Wichtig ist mir, dass die Anlage nie fertig wird. Mein Hobby ist das Bauen und nicht das Fahren auf der fertigen Anlage. Deshalb wählte ich auch die Baugröße 0n3, da es hierfür praktisch keine Gebäude, kein Güter- oder Personenwagen als Fertigprodukte gibt. Zudem erfordert der Maßstab 1:48 eine perfekte und komplette Detaillierung (Nietenzählen!), sonst würden Mängel auch ungeübten Betrachtern auffallen. Trotz allem: Kurvenradien von 110 cm in 0n3 entsprechen der Realität. Das erlaubt, Fahrbetrieb auch auf einer Anlagefläche von „nur" 4,5 x 4,5 m zu realisieren.

Ich setze mich mit jedem Bauprojekt intensiv auseinander. Im Normalfall bedeutet dies ein Drittel forschen und zwei Drittel bauen. Forschen heißt: Meine etwa hundert Eisenbahnbücher oder die 5000 Dias (ab 1939 bis in die Gegenwart) von Colorado durchforsten, in der Hoffnung das Objekt aus allen erforderlichen Blickwinkeln abgebildet zu finden. Notfalls kann es vorkommen, dass ich mich mit Fotokamera und Messband bewaffnet im Rail Road Museum in Golden (Colorado) auf dem Rücken unter einem alten Wagen durchzwänge, um Informationen über Leitungen und andere Details zu erhalten.

Nach meiner ersten USA-Reise verbrachte ich die Jahre von 1979 bis 1981 mit dem Kauf von Loks, Wagen- und Gebäudebausätzen, Büchern und – sofern erhältlich – Plänen. Ich begann die ersten Gebäude und Wagen zusammenzubauen und plante eine Anlage. 1982 startete ich mit dem Bau der Anlage – vor inzwischen 17 Jahren! Ich habe das Glück, dass mir ein geeigneter Raum von 4,5 x 5,5 m Größe innerhalb unserer Wohnung zur Verfügung steht. Somit macht es überhaupt keine Probleme mal schnell etwas zu kleben oder ein Werkstück zu bemalen. Es ist übrigens erstaunlich, welche Produktivität durch mehr oder weniger tägliches kurzes Wirken über Jahre hinweg erreicht wird.

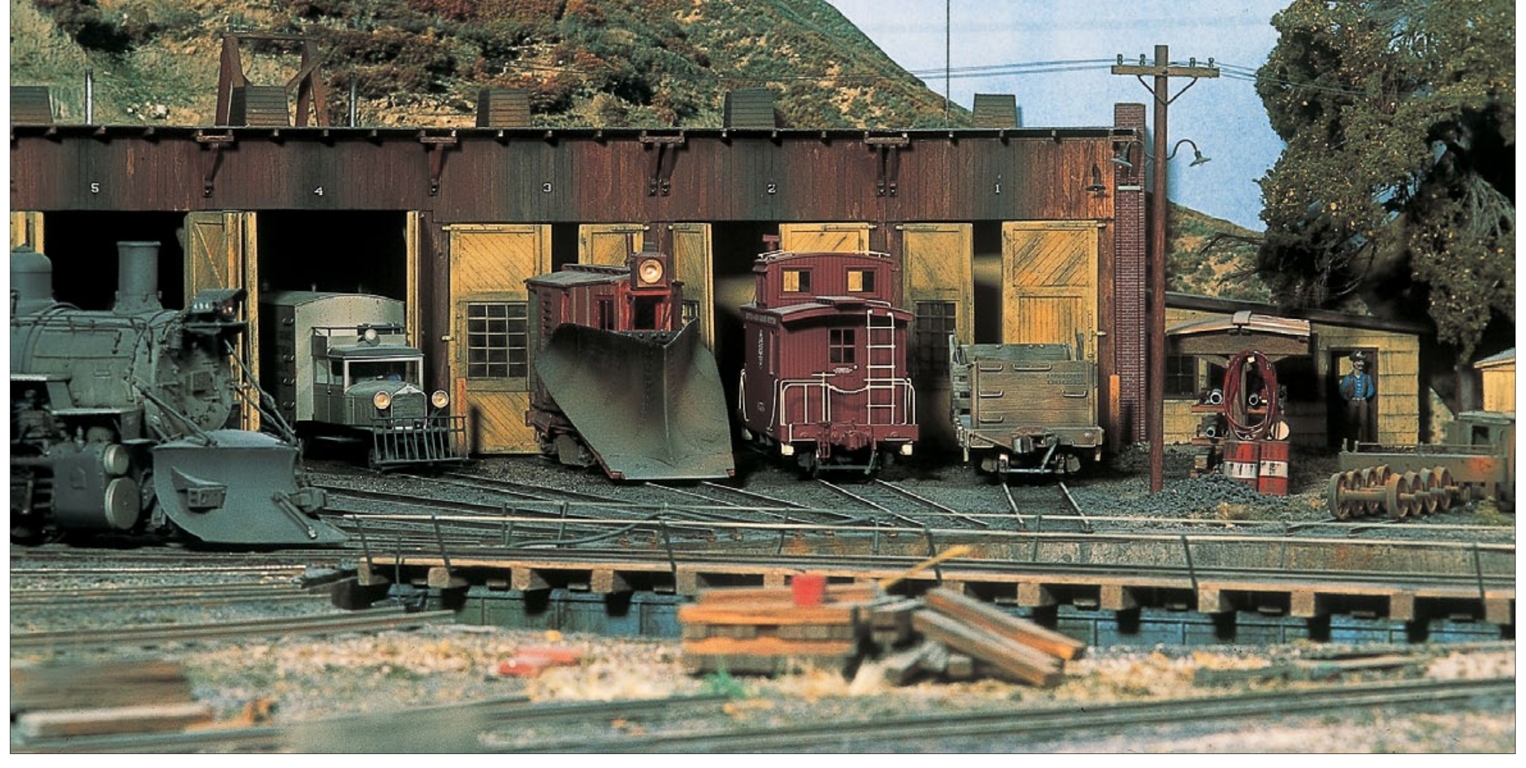




RGS Flanger 01. Der Flanger diente dazu, den Schnee zwischen den Schienen zu entfernen, und wurde jeweils direkt hinter der Lok eingereiht.

C&S Nr. 57 auf dem Ash Pit (Schlackengrube). Man beachte den speziellen Kamin der Lok. Die englische Bezeichnung lautet: Bear Trap. Diese Konstruktion verhindert den Funkenwurf.

Gesamtübersicht über den Durango Yard (Betriebswerk). Der zehnständige Lokschuppen wurde aus Platzgründen auf der rechten Seite angeschnitten.



Detailaufnahme von Gleis 1 bis 5 des Lokschuppens. Man beachte, dass praktisch kein Tor dem anderen gleicht.

Die Diesellok Nr. 50 wird gerade repariert. Der Speeder (Draisine) mit Anhänger wird nach dem „Manöver" der D&RGW K 37 Nr. 494 in Richtung Drehscheibe rollen.

Rund um den Lokschuppen können nie genug Details platziert werden.



Unterbau und Elektrik

Der Unterbau ist modular aufgebaut. Ich kann mit relativ kleinem Aufwand die ganze Anlage demontieren. Zwei Überlegungen haben mich zu dieser Bauweise bewogen: Man weiß ja nie, wann man vielleicht umziehen will oder muss. Und es lässt sich dann nicht absehen, ob in der neuen Wohnung wieder genügend Platz für die ganze Anlage zur Verfügung stehen wird. Ich könnte nun zur Not mit nur einigen der vorhandenen Teilstücke leben …

Die einzelnen Segmente bestehen aus einem Rahmen aus 10 x 2 cm Tannenholz und 13-mm-Tischlerplatten. Querverbindungen verstärken die Rahmen (verwindungsfrei). Die 125 cm hohen Stützen der Anlage bestehen aus 5 x 5 cm starkem Kantholz.

Wie bereits erwähnt, ist der Fahrbetrieb für mich nicht so wichtig. Aus diesem Grunde habe ich die Anlage in einzelne Abschnitte eingeteilt, welche einfach mittels Druckschalter ein- und ausgeschaltet werden. Auf weitere technische Finessen, wie sie in Anlageberichten oft eindrücklich beschrieben werden, habe ich verzichtet. Allerdings achtete ich auf eine optimale Stromzufuhr und auf saubere Verlegung der Kabel. Für die Kabelverbindungen zwischen den einzelnen Modulen verwendete ich 25-polige EDV-Stecker.

Für absolut wichtig halte ich die Raumbeleuchtung. Im Laufe der 17-jährigen Bauzeit habe ich verschiedene Systeme ausprobiert. Alle Varianten mit normalen 220-V-Spotlampen waren unbefriedigend: Für eine einigermaßen gute Ausleuchtung bräuchte es sehr viele und relativ große Lampen, die das Gesamtbild der Anlage beeinträchtigen und zudem innerhalb kürzester Zeit eine unerträgliche Hitze im Raum hervorrufen würden.

Letztendlich entschied ich mich für ein professionelles 12-Volt-System, das weitgehend dem Sonnenlicht entspricht. Mit 18 Lampen à 50 Watt und drei 300-Watt-Trafos erhielt ich eine einwandfreie und nahtlose Ausleuchtung der Anlage. Die vielen Details und Farbschattierungen (Verwitterung) kommen nun optimal zur Geltung.

Gleisbau

Selbstverständlich verwendet ein gestandener 0n3-Bahner kein fertiges Flex-Gleis, weil dieses optisch überhaupt nicht befriedigt. Die Schwellen


50


COLORADO & SOUTHERN
57

Ein Güterzug bespannt mit der D&RGW K 37 Nr. 494 fährt in Durango CO ein.

sind zu gleichmäßig verlegt und sehen trotz farblicher Behandlung unnatürlich aus. Schwellen von Schmalspurbahnen weisen unregelmäßige Längen auf und sind auch nicht immer im gleichen Abstand verlegt. Um dem Vorbild nahe zu kommen, bietet sich eigentlich nur der Eigenbau an.

Der Gleisverlauf wird zunächst auf den Unterbau aufgezeichnet. Für die Weichen verwende ich die Papierschablonen, welche den Weichenbausätzen beiliegen. Ich klebe sie an die vorgesehenen Stellen auf die Anlage. Danach kann ich mir bereits ein 1:1-Bild vom Streckenverlauf machen.

Dann werden die Holzschwellen verlegt. Ich entschied mich für Schwellen aus amerikanischem Lindenholz, welche ich in unregelmäßigen Abständen, teilweise abgedreht oder seitlich verschoben, mit Weißleim direkt auf die Anlagengrundplatte klebe. Pro Gleismeter benötige ich ca. 90 Schwellen, bei insgesamt 50 m Gleisen also 4500 Schwellen.

Der nächste Schritt eignet sich dazu, eventuell aufgestaute Aggressionen abzubauen: Mit einer groben Feile und einem scharfen Bastelmesser bearbeite ich die verlegten Schwellen, um sie mit Holzstruktur zu versehen; an einzelnen verursache ich „echte“ Beschädigungen. Mit Beize und Alterungsfarben färbe ich schließlich die Schwellen möglichst vorbildgetreu ein.

Nun werden die „rostigen“ Schienenprofile mittels Distanzlehren und vier Nägeln pro Schwelle befestigt. Die Spezialnägel entsprechen den Nägeln, welche z.T. heute noch in den USA verwendet werden. Eine aufwändige Arbeit besteht darin, für jeden Nagel ein 0,5-mm-Loch vorzubohren, damit er anschließend an der richtigen Stelle definitiv eingeschlagen werden konnte – 4500 Schwellen mal vier Nägel macht 18 000 Löcher!

Landschaftsbau

Die Gestaltung des Geländes ist für mich von allergrößter Bedeutung. Ich bin der Meinung, dass nur mit der Wahl der richtigen Materialien das „gewisse Etwas“ und die gewünschte Ausstrahlung erzielt werden können. Nachdem ich verschiedene Naturmaterialien aus der Schweiz und Europa geprüft hatte, stand für mich fest, dass nur Erde aus Colorado selbst und von den nachgebauten Szenerien auf meiner Anlage zum Einsatz kommen sollte. So schleppte ich bereits 1984 etwa

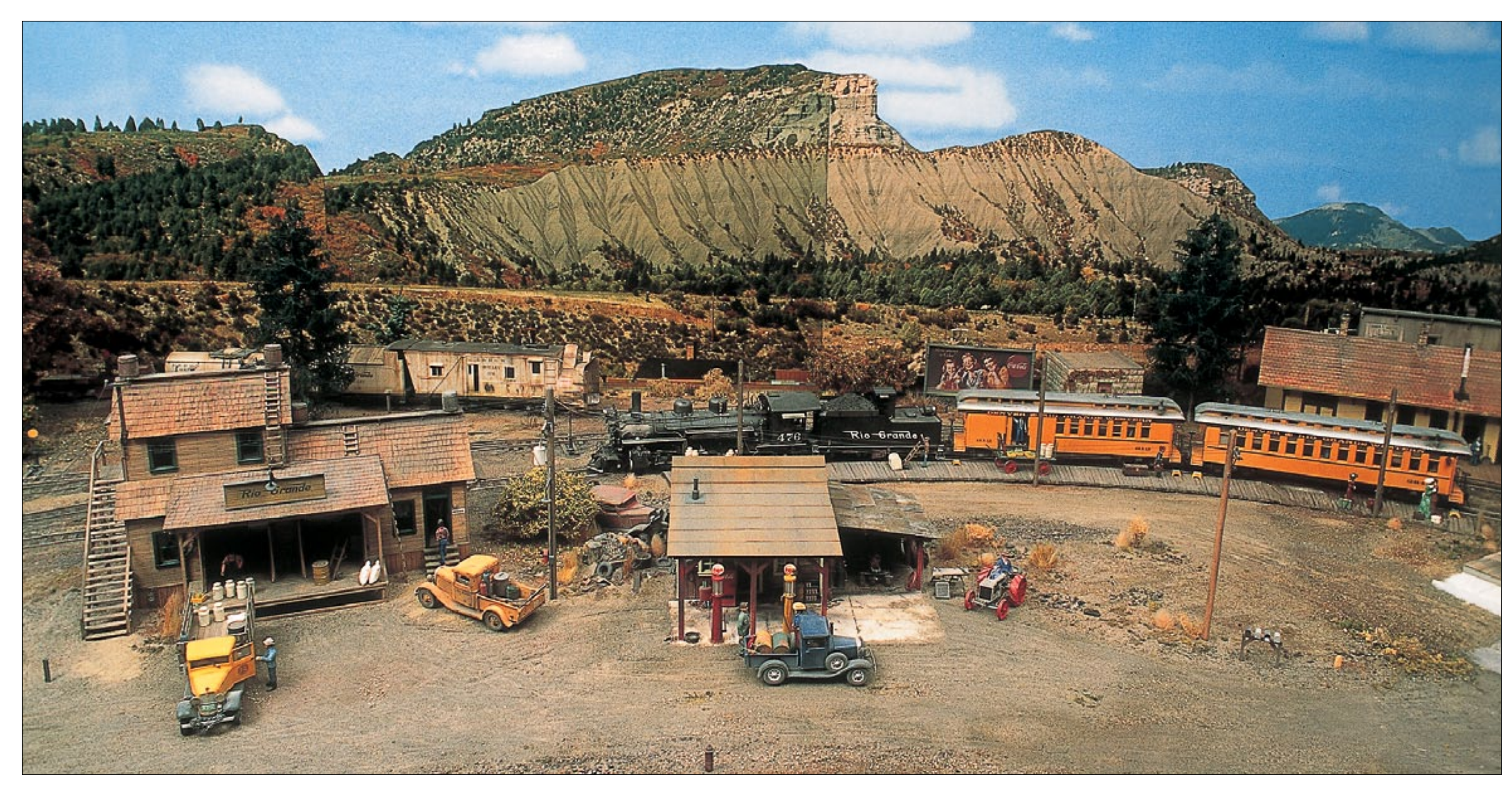


Von links nach rechts: D&RGW Diesel Nr. 50 nach der Reparatur auf Probefahrt, C&S Nr. 57 beim Wasserfassen und Zugbegegnung in Durango CO.



In Manfredi's Garage wird selbstverständlich noch individueller Service geboten.

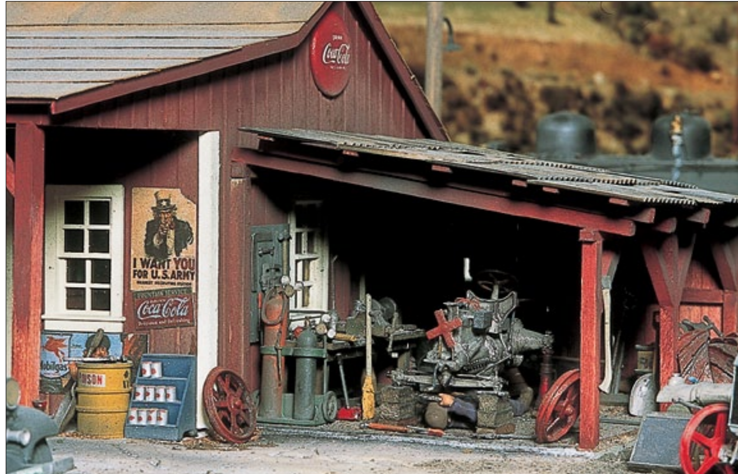
Der Hintergrund entspricht genau der Gegend rund um Durango CO. Die Realisierung kann dem Haupttext auf diesen Seiten entnommen werden. Alle Bäume und Sträucher stammen von der Firma Silhouette (Jahreszeit Frühherbst).



15 kg Sand und Dreck aus Chama (New Mexico) und Durango (Colorado) mit nach Hause. Diese Menge reichte aber bei weitem nicht aus. Zwei Jahre später „musste" ich wieder „über den großen Teich" fliegen um für Nachschub zu sorgen. Die Gestaltung der Steppe erfolgt mit Sand aus der Gegend von Gunnison (Colorado). Wenn es zur Situation passt, setze ich zusätzlich verschiedene Produkte von Woodland-Scenics ein. Die Bäume und größeren Büsche kommen aus dem Silhouette-Programm, kleinere Büsche und Gräser von verschiedenen Herstellern. Da ich für die Gestaltung der Anlage den Frühherbst als Jahreszeit gewählt hatte, muss sich unter den Laubbäumen auch heruntergefallenes Laub befinden. Dazu löse ich mit Verdünner die Blätter von Silhouette-Büschen ab, welche ich dann unter die Bäume und Büsche streue. Es ist ratsam, Details wie fortgeworfenen Unrat aller Art oder Holzstücke im Gelände zu platzieren, solange die Wasser-Weißleim-Mischung noch nass ist; die Teile sinken ein und rufen den Eindruck hervor, dass die Natur bereits einzelne Stücke wieder überdeckt hat.

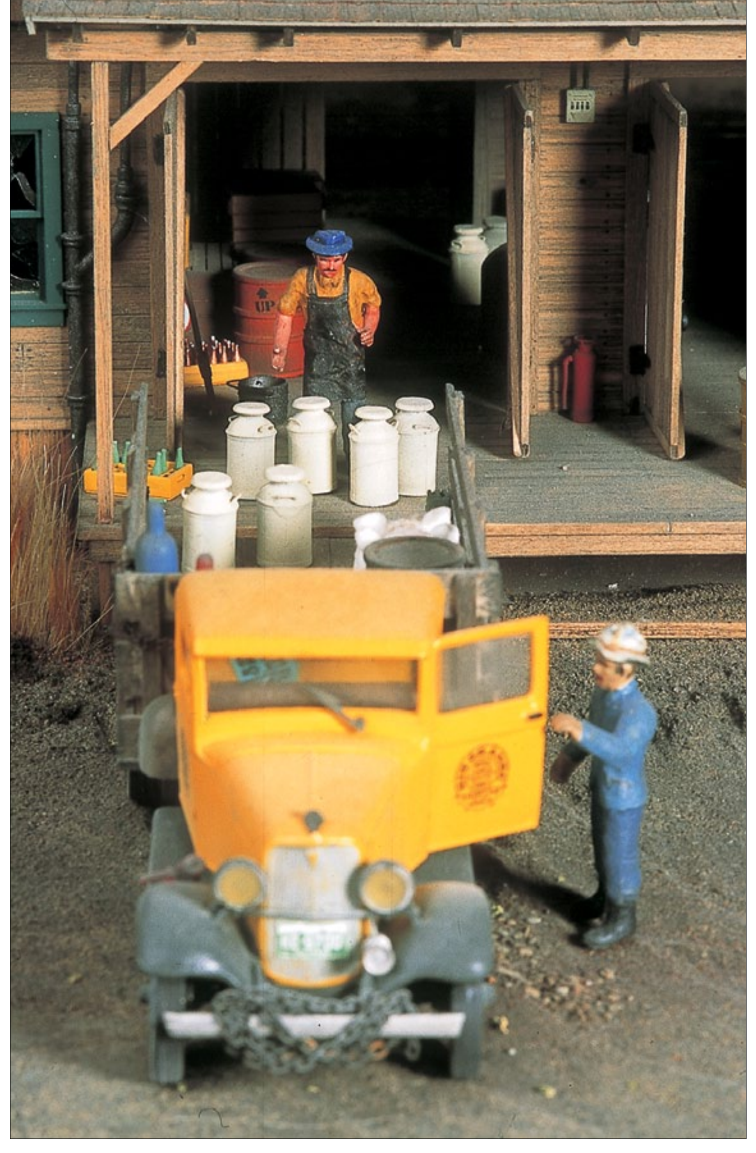
Hintergrund

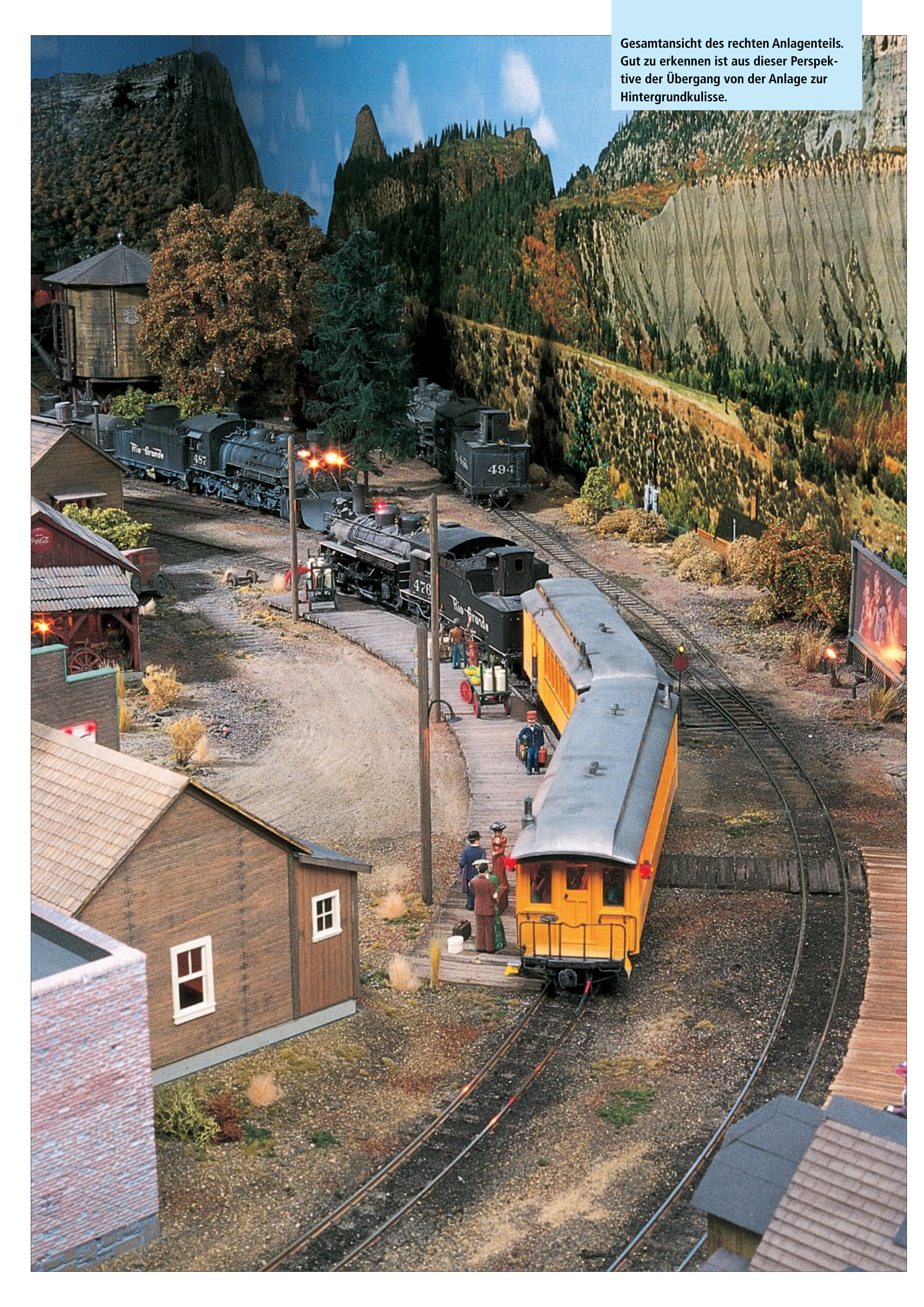
So wichtig wie die Landschaft ist auch der Hintergrund. Selbst hier gilt der Grundsatz: Nur ein echter Hintergrund erzeugt eine echte Stimmung. Es bleibt die Frage, wie ein solcher Hintergrund am besten entsteht? 1984 hatte ich die Lösung gefunden. Da mein Betriebswerk einen Teil von Durango bildet, durften hier natürlich die Berge von Durango als Hintergrund nicht fehlen. Also reiste ich noch im selben Jahr nach Durango, wo ich die Fotokamera aufs Stativ montierte und mehrere Se-



Viel Betrieb herrscht im und ums Rio Grande Freight House, der Frachtstation. In der Werkstatt von Manfredi's Garage wird gerade ein Fordson-Traktor aus der Zeit um 1920 generalüberholt.
Unten und rechts: Details rund um die Rio-Grande-Frachtstation.







Gesamtansicht des rechten Anlagenteils. Gut zu erkennen ist aus dieser Perspektive der Übergang von der Anlage zur Hintergrundkulisse.



Vor dem nächsten Spiel in der Pool Hall wird erst mal ein kleines Nickerchen auf der Veranda abgehalten.

Zugkreuzung vor der Cumbres-Station

rien zu je sechs Aufnahmen von den Gebirgszügen rundherum machte. Wieder zu Hause, baute ich den Diaprojektor auf und projizierte die Dias auf den bereits auf Novopanplatten aufgezogenen Tapetenhimmel. Als die Größe der projizierten Bilder stimmte, maß ich die Bildgröße. Anschließend ließ ich in einem Speziallabor passende Papierabzüge von meinen Dias erstellen. Bei den ca. 100 x 80 cm großen Bildern schnitt ich den Himmel weg und klebte die Landschaft auf die Himmeltapete. Den Himmel auf den Fotos konnte ich nicht brauchen, da bei der Belichtung zu große Farbdifferenzen zwischen den einzelnen Aufnahmen entstanden waren.

Wichtig: Landschaft und Hintergrund müssen möglichst nahtlos ineinander fließen. Das bewirke ich mit Originalerde und Originalsand vom Ort der Fotoaufnahmen, aber auch indem ich Bäumen und Büschen die gleichen Farbtöne gebe wie auf den Hintergrundfotos. Nur so entsteht die angestrebte Tiefenwirkung – und der Betrachter der Bilder auf diesen Seiten hat das Gefühl direkt neben dem Bahngleis in Colorado zu stehen.



Blick in die Schmiede im Bull Durham – Details, wohin das Auge schaut.



Alte Bekannte begrüßen sich vor dem Eingang zur Schmiede.



Sam Brown, der Ladenbesitzer, freut sich auf die nächste Kundin.

Stadthäuser

Ein ganz eigenes Thema sind die Häuser im Westernstil von Colorado. Wer auf seiner Amerikareise vor diesen meist aus dem letzten Jahrhundert stammenden Häusern steht, fängt unwillkürlich an zu träumen: Route 66, John Wayne, Whisky-Gelage im Saloon, Goldgräberstimmung …

Ich hatte mir jedenfalls vorgenommen, auf meiner doch relativ kleinen Anlage einen Ausschnitt aus einem solch typischen Städtchen nachzubauen. Meine „Town“ besteht aus Gilpin Hotel, Cumbres-Station, Bar, Pool Hall, Bull Durham, Wells Fargo & Co., Silver Plume Store, Garage, Frachtstation und zwei Läden. Die Vorbilder vieler dieser Gebäude existieren noch. Ein Beispiel: Das interessante Gebäude „Bull Durham“ steht in Black Hawk (Colorado) und war 1880 als Schmiede und mechanische Werkstätte erbaut worden. Black Hawk, eine typische Goldgräberstadt, war durch die Colorado & Southern Railroad von Denver aus erschlossen. 1984 und 1988 besuchte ich dieses absolut verschlafene Städtchen, in welchem es nur staubige Straßen und kaum Einwohner gab. Bull Durham war damals eine Kunstgalerie und die fast einmalige Fassadenreklame war noch in perfektem Zustand.

1992 wollte ich einem Hobbykollegen, der das Gebäude auch nachbaute, das Städtchen zeigen. Wir bekamen

Links: In Skelley's Bar herrscht noch nicht viel Betrieb. Dafür ist auf der Straße einiges los.

RGS Galloping Goose (die legendäre „galoppierende Gans") Nr. 2 überquert die Butterfly Bridge.

Anschließend führt die Strecke durch die Prärie. Der Cowboy Bob beobachtet die vorbeifahrenden Züge. Unten die D&RGW K 28 Nr. 476 in voller Fahrt durch die Halbwüste bei Antonito CO.







In der Nähe von Gunnison CO endet der harte Viehtrieb im Stock yard und die Rinder werden in die Spezialwagen (Stock cars) verladen.



Der uns schon bekannte Bob überwacht das Verladen der Rinder.



Rings um die Viehverladerampe finden sich wieder Details in Massen.

aber bei der Einfahrt nach Black Hawk beinahe einen Schock: Das ganze Städtchen war eine einzige Baustelle, in jedem der noch vorhandenen Gebäude inklusive Bull Durham und Gilpin Hotel wurden reihenweise „einarmige Banditen“, die bekannten Geldspielautomaten, installiert und alle Straßen waren prächtig geteert. Nichts war mehr von der „John-Wayne-Atmosphäre“ übrig geblieben!

Zurück zum Gebäudebau. Alle meine Häuser werden mit kompletten Inneneinrichtungen versehen. Im Gegensatz zum europäischen Modelleisenbahn-Markt sind in den USA sehr viele einzelne Gegenstände zum Detaillieren erhältlich. Jede Menge winziger Firmen stellen alle nur erdenklichen Teile her. Das Problem ist nur, dass viele dieser Kleinstfirmen nur kurze Zeit bestehen, da die verkauften Mengen zu klein sind um langfristig überleben zu können. Von der Schaufel über Werkzeuge aller Art, Kübel, Kessel bis hin zum Spucknapf für den Saloon – alles ist zu haben. Die meisten Teile bestehen aus Weißmetall und müssen noch bemalt werden. Ich habe bereits hunderte, wenn nicht gar tausende von Kleinteilen auf der Anlage verbaut.

Ein 0n3-Modellbauer kauft die Gebäude in Bausätzen oder baut sie nach Plänen oder Fotos komplett selbst. Die verschiedenen Bauten bestehen aus Gips (Bach- oder Bruchstein), Uretan oder Holz. Die Materialien sind roh und müssen entsprechend bemalt oder gebeizt werden. Türen und Fenster aus Plastik (von Grandt) bemale ich z.B. mit Humbrol-Farben. Meine Fensterscheiben hingegen sind aus echtem,

Ein schwerer Dampfkessel, montiert auf einem Holzschlitten, wird mit 4 PS aus der Waldlichtung gezogen. Die am rechten Bildrand sichtbaren Tafeln sind nicht unbedingt ernst zu nehmen!



Dampfwinde fürs Beladen der Waggons mit den gefällten Stämmen



High wheel zum Herausziehen der Stämme aus dem Wald

0,15 mm dünnem Glas, das mit einem speziellen Diamanten zugeschnitten wird. Die Dächer sind abnehmbar, um die hochdetaillierten Inneneinrichtungen auch betrachten zu können. Beim Bull Durham kann zusätzlich eine Seitenwand entfernt werden, damit dem Betrachter keine Einzelheit entgeht. Zum Abschluss ein Wort zum Aufwand: Am Bull Durham habe ich innerhalb von drei Jahren insgesamt ca. 700 bis 800 Stunden gearbeitet.

Ein weiteres Gebäude, welches ca. zwei Jahre intensives Bauen erforderte, ist der Rundschuppen mit davorliegender Drehscheibe. Es handelt sich dabei um den zehnständigen 1881 erbauten und 1989 total abgebrannten Lokschuppen von Durango (Colorado).

Ich hatte das Glück, das Gebäude vor dem Brand mehrmals besichtigen zu können. Dabei lernte ich einen Manager der Bahngesellschaft kennen, welcher mich herzlich empfing und immer mit den neusten Informationen belieferte. Joe Pulitti war es auch, der mir im Februar 1989 die traurige Nachricht vom verheerenden Brand zukommen ließ. Auf den Fotos, die er seinem Bericht beigefügt hatte, war das Ausmaß des Unglücks zu erkennen: Sechs Loks hatten sich im Schuppen befunden und konnten nicht mehr ins Freie gezogen werden, da sich das Feuer wegen des Staubs explosionsartig ausbreitete. Bei einigen Loks schmolzen die Armaturen oder die Holzböden in den Führerständen. Die Kohlen in den Tendern fingen Feuer und das herabstürzende Dach beschädigte die Maschinen zusätzlich. Es sah nach einem Totalschaden aus – nicht nur für die

Bahngesellschaft, sondern für die ganze Region Durango, welche eigentlich von der Eisenbahn als weltberühmter Touristenattraktion lebt. Was in den Tagen nach dem Brand niemand geglaubt hätte, war schon ein Jahr später Wirklichkeit geworden: Ein neuer Lokschuppen stand und alle Loks befanden sich wieder im Einsatz.

Mein „Roundhouse“ habe ich nach alten Plänen der D&RGW erbaut. Die Konstruktion besteht, mit Ausnahme der Rückwand und der Seitenwände (Backstein), komplett aus Holz. Wenn Sie die Bilder genau betrachten, stellen Sie fest, dass praktisch kein Tor die gleichen Maße hat und die einzelnen Torhälften mit unterschiedlichen Fenstern ausgerüstet sind. Jede Torhälfte besteht aus mindestens 20 einzelnen Holzteilen. Die Tore lassen sich öffnen und schließen. Im Inneren sind die Dampf-, Wasser und Stromleitungen korrekt nachgebildet. Die Dachpappe ist aus feinem, schwarzem Schleifpapier hergestellt und stark verwittert. Ein Kollege sagte im Sommer 1989 spaßeshalber zu mir: „Du nimmst es beim Anlagebau doch immer sehr genau, also müsstest du deinen Lokschuppen nun auch anzünden!“ Dass ich in diesem Falle eine Ausnahme von der Originaltreue mache, versteht sich von selbst …

Die übrigen Bauten wie Bekohlungsanlage und Sandhaus bestehen aus unzähligen Holzteilen und brauchten ebenfalls sehr viel Zeit für den Zusammenbau. Diese Gebäudebausätze wurden von einer kleinen Firma herausgebracht, die schon lange nicht mehr existiert.



Sonnenuntergang in Colorado. Durch den Einsatz von Lampen, Leuchten, Lichtern und Laternen lässt sich eine unglaublich realistische Stimmung auf die Modellanlage zaubern.

Lampen und Leuchten

Die vielen Details kommen nur dann zur Geltung, wenn sie ins richtige Licht gerückt sind. Anders ausgedrückt: Der ganze Aufwand für die Inneneinrichtungen lohnt sich nur dann, wenn das „Leben“ in den Gebäuden von außen einwandfrei betrachtet werden kann. Viele Modellbahnanlagen verlieren den grundsätzlich guten Eindruck vor allem durch zwei Dinge: durch völlig unnatürliche Bäume und durch die Beleuchtung. Es braucht weder 12-V-, geschweige denn 16-Volt-Lampen. Ich habe festgestellt, dass mit 1,5 Volt gerade die richtige Stimmung erzeugt werden kann, allerdings reicht das Licht nicht ganz für den Betrachter aus, der wirklich alles sehen möchte. Dieses Problem löste ich, indem ich in jedem Gebäude 2 verschiedene Stromkreise installiere.

Alle sichtbaren Lampen eines Zimmers sind mit 1,5-V-Glühlampen von PFM ausgerüstet. Die Maße der Lämpchen: 2 mm lang und 0,3 mm Durchmesser. Als Lampenschirme verwende ich welche von Campbell Scale Models und dekoriere sie auf verschiedenste Art und Weise: Einmal werden sie bemalt, ein anderes Mal erhalten sie einen Stoffbezug. Oder haben Sie im Badezimmer die gleichen Lampen wie im Schlafzimmer?

Unsichtbar für den Betrachter platziere ich nun pro Raum ein bis zwei 6-V-Glühlampen (Art.-Nr. 1650 von Robbe). Je nach Situation kann ich nun diese 6-V-Lampen ausschalten oder die Lichtmenge dank zentral montiertem Dimmer reduzieren.

Ich habe mittels genauer Messungen darauf geachtet, dass bei allen – inzwischen auch schon mehreren hundert Glühlampen – die Stromzufuhr optimal ist. Die 1,5-V-Lämpchen speise ich mit 1,4 Volt Spannung und die 6-V-Birnchen mit 5 bis 5,5 Volt. Diese Genauigkeit ist wichtig, ansonsten ist das Licht zu schwach oder, wenn die Glühlampe zu viel Strom erhält, es leidet die Lebensdauer.

Das Anbringen der Details in einem Raum muss gut überlegt sein. Ich platziere ohne Verwendung von Klebstoff die einzelnen Gegenstände im Raum und ordne sie dabei so an, dass möglichst alle durchs Fenster von außen zu sehen sind. Anschließend installiere ich die Beleuchtung. Danach werden die Details allenfalls nochmals um wenige Millimeter verschoben, bis sie



In der Schmiede ist noch keine Ruhe eingetreten. Die vorhandenen Aufträge erfordern Nachtarbeit.



Schummriges Licht und Country-Musik dringt jetzt aus der gut besuchten Bar.

bestmöglichst ausgeleuchtet sind. Es wäre doch schade, wenn bei der Dame aus dem Hause Omen Miniatures der Lidschatten nicht mehr sichtbar wäre! Erst wenn die Anordnung stimmt, befestige ich alle Gegenstände endgültig mit etwas Klebstoff.

Fahrzeugbau

Personen- und Güterwagen in der Baugröße 0n3 können mit Ausnahme der Messingmodelle nicht fertig montiert gekauft werden. Die Messingmodelle sind aber relativ teuer und schwer. Zudem sieht die Holzstruktur nicht unbedingt echt aus. Deshalb baue ich die Wagen selbst. Je nach Anbieter der Bausätze handelt es sich um eine Holz- oder eine Plastikkonstruktion. Viele Teile wie Bremszylinder, Spannwerke, Leitungen oder Treppen bestehen aus Plastik oder Metall. Die Drehgestelle sind sehr fein und detailliert ausgeführt. Selbstverständlich fehlen keine Nieten!

Ein Güterwagen in Baukastenform kostet zwischen 50 und 100 Franken und benötigt je nach Wagentyp, Detaillierungsgrad und Ausmaß der farblichen Behandlung zwischen 30 und 120 Arbeitsstunden für den Zusammenbau. Für die beiden gelben Personenwagen brauchte ich aber mindestens 400 Stunden im Laufe von zwei Jahren. Weshalb? Die Innenwände bestehen aus feinem, echtem Mahagoni-Holz und die 26 Fenster des „Coach“ aus 52 einzeln zugeschnittenen 0,1-mm-Glasscheibchen, jedes einzeln in einem dünnen Mahagoni-Holzrahmen gefasst (Maß der Profile: fast null Komma nichts). Die Wagen haben eine Innenbeleuchtung, welche über einen Read-Kontakt ein- und ausgeschaltet werden kann.

Wie es weitergeht

Sie haben die Fotos betrachtet und glauben, die Anlage sei fertig? Das trifft nur landschaftsmäßig fast zu – lediglich das Gelände unter der Brücke ist noch nicht ausgestaltet. Aber in vielen Gebäuden fehlt noch die Inneneinrichtung und zahlreiche Wagen und andere Bausätze harren noch ihrer Montage. Zusätzlich führe ich eine Liste von „special effects“ abzuarbeiten, welche sehr aufwändig zu erstellen sind, aber die Anlage zusätzlich beleben werden. Kurzum: Die Anlage wird mich mindestens weitere zehn bis 15 Jahre beschäftigen. Das ist auch gut so, denn ganz fertig sollte eine Modellbahnanlage ja eigentlich nie werden …